



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 323]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 17, 2019/भाद्र 26, 1941

No. 323]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 17, 2019/BHADRA 26, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 5 सितम्बर, 2019

सं. टीएमपी/5/2019-एमबीपीटी.—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 तथा 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का 24 जुलाई 2019 को निपटान किया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (स्पष्ट) आदेश अधिसूचित करने के लिए लगने वाले समय पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमानों को तत्काल अधिसूचित करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा 24 जुलाई 2019 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में दिनांक 03 सितम्बर, 2019 को राजपत्र सं. 308 द्वारा अधिसूचित किया गया था। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण आने वाले समय में स्पष्ट आदेश अधिसूचित करेगा, तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार एमबीपीटी से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव के निपटान से जुड़ा स्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/5/2019-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियम, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जुलाई 2019 के 24वें दिन पारित)

यह मामला मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से उसके दरमानों (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. कार्गो प्रहस्तन, पोत तथा विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए एसओआर के निर्धारण हेतु पहले सभी महापत्तन न्यास 2015 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किए जाते थे। तत्पश्चात, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने महापत्तन न्यासों के एसओआर के निर्धारण हेतु, अपने पत्र सं. IWT-II/28/2018-IWT दिनांक 26 दिसम्बर 2018 द्वारा नई "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति, 2018 (प्रशुल्क नीति, 2018)" जारी की थी जोकि महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन 1 अप्रैल 2019 से संशोधन किए जाने के लिए देय है।

2.2. भारत सरकार द्वारा जारी निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 16 जनवरी 2019 को राजपत्र सं. 17 द्वारा भारत के राजपत्र असाधारण (भाग III खंड-4) में प्रशुल्क नीति, 2018 अधिसूचित की थी। प्रशुल्क नीति, 2018 26 दिसम्बर 2018 से लागू हुई थी। उसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 1.5 के अनुसार,

महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2018 कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देश भी 30 जनवरी 2019 को राजपत्र सं. 29 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए थे।

2.3. महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए प्रशुल्क नीति, 2018 और वर्किंग दिशानिर्देशों की एक-एक प्रति क्रमशः हमारे पत्रों सं. टीएएमपी/79/2018-विविध दिनांक 02 जनवरी 2019 और 04 फरवरी 2019 द्वारा एमबीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को सामान्य संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय इसपर विचार करने के लिए अग्रेषित की गई थी।

3.1. एमबीपीटी का मौजूदा एसओआर तत्समय प्रचलित प्रशुल्क नीति, 2015 के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/78/2015-एमबीपीटी दिनांक 21 जून 2016 द्वारा अनुमोदित किया गया था जिसे 1 अगस्त 2016 को राजपत्र सं. 311 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। एमबीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2019 को समाप्त हो गई थी। तथापि, दरमानों के बीच के अंतर से बचने के लिए, इस प्राधिकरण ने सभी ग्यारह महापत्तन न्यासों के मौजूदा एसओआर की वैधता को 1 अप्रैल 2019 से 30 सितंबर 2019 तक अथवा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाने वाले एसओआर के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख, जो भी पहले हो, तक विस्तारित किए जाने का निर्णय लिया था। इस स्थिति के बारे में सभी महापत्तन न्यासों को पत्र सं. टीएएमपी/39/2005-विविध दिनांक 29 मार्च 2019 द्वारा जानकारी दी गई थी।

3.2. जून 2016 में एमबीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के बाद, जैसाकि ऊपर बताया गया है, एमबीपीटी द्वारा दाखिल किए गए पृथक प्रस्तावों के आधार पर, जून 2016 में अनुमोदित एमबीपीटी के एसओआर में किए गए कुछ संशोधन नीचे सूचीबद्ध किए गए हैं:-

- (क) इसके मौजूदा दरमानों में संशोधन के रूप में, पत्तन सीमाओं के नए विस्तारित संयोजनों के साथ पोर्ट लाइटरेज एंकरेज (पीएलए) से संबंधित टिप्पणी में संशोधन। (टीएएमपी/5/2018-एमबीपीटी दिनांक 19 जनवरी 2018)
- (ख) मौजूदा एमबीपीटी दरमानों में गारबेज रिसेप्शन फ़ैसिलिटी के लिए निर्धारित प्रभारों का संशोधन। (टीएएमपी/13/2018-एमबीपीटी दिनांक 8 जून 2018)
- (ग) गोदियों में प्रहस्तित कार्गो के लिए दरों के संदर्भ में लागू प्रभार के 35 प्रतिशत की दर से स्टीवडोरिंग प्रभारों की वसूली से संबंधित क्र.सं. 3.1(डी) (15) में निर्धारित खंड हटाना। (टीएएमपी/14/2018-एमबीपीटी दिनांक 8 जून 2018)
- (घ) एमबीपीटी दरमानों में निर्धारित लाइटरेज प्रभारों तथा जल सुविधा प्रभारों का संशोधन। (टीएएमपी/15/2018-एमबीपीटी दिनांक 8 जून 2018)
- (ङ) एमबीपीटी के एसओआर में आरएफआईडी टैग प्रभार शामिल करना। (टीएएमपी/44/2017-एमबीपीटी दिनांक 21 जुलाई 2017)
- (च) एमबीपीटी की सीमाओं के भीतर बिछाई गई पाइपलाइनों के माध्यम से कच्चे तेल के परिवहन के लिए एमबीपीटी को तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी) द्वारा देय घाटशुल्क क्षतिपूर्ति से संबंधित एमबीपीटी के दरमानों के अध्याय-III खंड 3.4 के रूप में प्रावधान शामिल करना। (टीएएमपी/18/2018-एमबीपीटी दिनांक 03 अक्टूबर 2018)

4.1. एमबीपीटी ने अपने पत्र सं. एफए/एसीसी/191/448 दिनांक 31 जनवरी 2019 और पत्र सं. एफए/एसीसी/191/649 दिनांक 14 फरवरी 2019 द्वारा प्रशुल्क नीति, 2018 के आधार पर अपने दरमानों के संशोधन/समीक्षा के लिए प्रस्ताव जमा दिया था। एमबीपीटी ने कहा है कि इसका प्रस्ताव इसके संकल्प सं. टीआर 233 दिनांक 22-01-2019 द्वारा 22 जनवरी 2019 को हुई बैठक में इसके न्यासी बोर्ड द्वारा (कुछ संशोधनों के साथ) अनुमोदित किया गया है। एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 फरवरी 2019 द्वारा बोर्ड संकल्प की प्रतिलिपि अग्रेषित की थी।

4.2. जैसाकि एमबीपीटी द्वारा इसके बोर्ड संकल्प सं. 233 दिनांक 22 जनवरी 2019 द्वारा प्रेषित बोर्ड नोट से देखा जा सकता है कि बोर्ड ने आनंद नाव के लिए लाइसेंस शुल्कों को आनंद नाव के आकार पर ध्यान दिए बिना रु. 101.77 प्रति जीआरटी प्रति माह के प्रारंभिक प्रस्ताव से 10 जीआरटी क्षमता वाली आनंद नावों की क्षमता तक रु. 101.77 प्रति जीआरटी और 10 जीआरटी से अधिक के लिए रु. 231.30 प्रति जीआरटी प्रति माह संशोधित करने का निर्णय लिया था।

5.1. एमबीपीटी ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव दिनांक 29 दिसंबर 2018 और 31 जनवरी 2019 में निम्नलिखित निवेदन किए थे:

- (i) एआरआर निकटवर्ती तीन वर्षों 2015-16 (वाई 1), 2016-17 (वाई 2) और 2017-18 (वाई 3) जमा 31 मार्च 2017-18 (वाई 3) को लेते हुए प्रगतिधीन पूंजी सहित नियोजित पूंजी के 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ के अंतिम लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ के औसत के रूप में परिगणित किया गया है। इसके अलावा, भुगतान के लिए देय रु. 580 करोड़ की मजदूरी संशोधन बकाया राशियों (पेंशन बकाया राशियों सहित) पर एकमुश्त व्यय रु. 116 करोड़ (अर्थात् रु. 580 करोड़ का 1/5) एआरआर की गणना में सुविचारित किया गया है।

- (ii) एसओआर के संशोधन में निम्नलिखित बृहत् प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की जा रही है:-

क) पोत संबंधित प्रभार (लंगरगाह प्रभार अतिरिक्त)	10%
ख) कार्गो एवं कंटेनर संबंधित प्रभार	10%
ग) पीओएल घाटशुल्क प्रभार	20%
घ) भंडार (लाइसेंस शुल्क) और भंडारगृह प्रभार	10%

(iii) एमबीपीटी के प्रस्ताव में यथा प्रदर्शित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का सार निम्नलिखित है—

क्र.सं.	विवरण	एफवाई 1 (2015- 2016)	एफवाई 2 (2016- 2017)	एफवाई 3 (2017- 2018)	जोड़ (3 वर्ष)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)				
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	79,404.00	80,340.00	85,351.00	245,095.00
(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	28,165.00	30,827.00	37,241.00	96,233.00
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	102,859.00	82,220.00	86,287.00	271,366.00
	उपजोड़ 1=(i)+(ii)+(iii)	210,428.00	193,387.00	208,879.00	612,694.00
(2).	घटायें समायोजन:				
(i).	संपदा संबंधित व्यय				
	(क). परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	7,924.00	7,678.00	8,790.00	24,392.00
	(ख). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	2,291.02	2,328.43	3,172.46	7,791.90
	(ग). आबंटित एफएमई	2,290.30	1,854.08	1,930.05	6,074.43
	उपजोड़ 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	12,505.32	11,860.51	13,892.51	38,258.33
(ii).	ऋणों पर ब्याज	-	-	-	-
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी की बकाया राशियां, पेंशन/उपदान की बकाया राशियाँ, अनुग्रह राशि भुगतान की बकाया राशियां आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद सूचीबद्ध करें)				
	(क). मजदूरी बकाया राशियां	1,131.33	1,102.67	1,562.00	3,796.00
	(ख). एसवीआरएस क्षतिपूर्ति	4,858.00	4,862.00	4,955.33	14,675.33
	उपजोड़ 2(iii) = [(क)+(ख)]	5,989.33	5,964.67	6,517.33	18,471.33
(iv).	पेंशन निधि में अंशदान का 2/3वां	59,600.00	46,300.00	46,166.67	152,066.67

क्र.सं.	विवरण	एफवाई 1 (2015-2016)	एफवाई 2 (2016-2017)	एफवाई 3 (2017-2018)	जोड़ (3 वर्ष)
(v).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	10,295.00	12,661.50	18,100.75	41,057.25
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।	-	-	-	-
	2 का जोड़ = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	88,389.65	76,786.68	84,677.26	249,853.58
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	122,038.35	116,600.32	124,201.74	362,840.42
(4).	क्र. सं. 3 के औसत व्यय = [वाई 1 + वाई 2 + वाई 3] / 3				120,946.81
(5).	नियोजित पूंजी				
	(i). 31-03-2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)				69040.00
	(ii). जोड़ें: 31-03-2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)				93066.00
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31-03-2018 के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।				919.37
	(iv). घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य।				-
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने के लिए प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।				-
	(vi). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी।				-
	(क). मालसूची				1,003.05
	(ख). विविध देनदार				5,529.13
	(ग). नकदी				9,757.50
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़				16,289.67
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]				177476.31
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ				28396.21
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]				149,343.01

क्र.सं.	विवरण	एफवाई 1 (2015-2016)	एफवाई 2 (2016-2017)	एफवाई 3 (2017-2018)	जोड़ (3 वर्ष)
(8).	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् 3.45 प्रतिशत की दर से।				154,495.35
(9).	मजदूरी संशोधन (बकाया राशियों) और पेंशन संशोधन बकाया राशियों के कारण अतिरिक्त व्यय उपर्युक्त क्र.सं. 1 में शामिल नहीं है।				19,333.33
(10).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) (मजदूरी संशोधन बकाया राशियों की 1/3 राशि सहित)				173,828.68
(11).	उपर्युक्त क्र.सं. 10 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमानन।				144,624.35

(iv). मौजूदा दरमानों में विभिन्न परिभाषाएं/खंड संशोधित/सरलीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं जोकि नीचे दिए गए हैं:-

- (क). खंड 1.1 में बेहतर स्पष्टता के लिए “ऑस्टिंग वरीयता”, “माफी”, “जलयान भंडार” और “अंतर्देशीय पोतों” की नई परिभाषाएं शामिल की गई हैं।
- (ख). बेहतर स्पष्टता के लिए “दिवस” और “ऑफशोर आपूर्ति पोत” की परिभाषाएं संशोधित की गई हैं।
- (ग). अनुसूची 2.1 के अधीन टिप्पणी सं. 9 में शर्त “जीआरटी के अनुसार प्रमार्य प्रभार न्यूनतम 1000 जीआरटी पर वसूल किए जाएंगे” को शामिल निश्चित लागत वसूल करने के लिए पुनः शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (घ). पत्तन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण के लिए खंड 2.1 और 2.2 के लिए सामान्य टिप्पणियों की टिप्पणी 1 के अधीन निर्धारित वर्तमान शर्तों में यह शर्त शामिल नहीं है कि यदि पत्तन प्रणाली के खराब होने अर्थात् लॉक गेट का काम नहीं करना, टग का कार्य नहीं करना आदि के कारण पोत का स्थानांतरण किया जाता है। उसके लिए क्र.सं. (x) में एक अतिरिक्त शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ङ). खंड 2.15 में क्रमशः अमेरिकी डॉलर और भारतीय रुपये में निर्धारित लंगरगाह प्रभार (विदेशी/तटीय/अंतर्देशीय पोत) बहुत ही कम हैं।
“लंगरगाह सुविधा विभिन्न प्रयोजनों के लिए पोतों द्वारा पत्तनों में इस्तेमाल की जाती है। वर्तमान में मुम्बई पत्तन जलमार्गों और निकटवर्ती पहुंचमार्ग के स्थानिक लाभों के कारण, पत्तन के लंगरगाह निकटवर्ती पत्तनों में ले जाने के लिए छोटे पोतों में कार्गो की उतराई तथा ढुलाई के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं। हालांकि प्रहस्तन की सुविधा हमारे पत्तनों में आदर्श हो सकती है, परंतु पत्तन उपयोक्ता मुम्बई पत्तन जलमार्गों के निकट विभिन्न पत्तनों पर कार्गो के प्रहस्तन के तुलनात्मक लागत लाभों और न्यूनतम राशियों का भुगतान करके कहीं भी कार्गो के प्रहस्तन के लिए मुम्बई पत्तन में कम लंगरगाह शुल्कों की भी मांग कर सकते हैं। विसंगति का समाधान करने के लिए अब लंगरगाह प्रभारों को युक्तिसंगत बनाया गया है और बर्थ किराया प्रभारों के 40 प्रतिशत की दर से अमेरिकी डॉलर और भारतीय रुपये में संशोधित दरों का प्रस्ताव किया गया है।
जबकि अन्य महापत्तनों में लंगरगाह शुल्क तुलना के लिए संकेतक हो सकता है, परंतु लंगरगाहों का प्रयोजन अलग-अलग हो सकता है और अन्य पत्तन वास्तविक पत्तन पैराडॉक्स का अनुभव नहीं कर सकते जो मुम्बई पत्तन वर्तमान में अनुभव कर रहा है। इसलिए, लंगरगाह प्रभारों के रूप में बर्थ किराया प्रभारों की 40 प्रतिशत वसूली करना सही रहेगा। इस प्रकार लंगरगाह शुल्क को किसी समय विशेष में लागू दर पर 40 प्रतिशत स्तर पर बर्थ किराया प्रभारों से जोड़ा जाएगा।”
- (च). स्पीड बोट्स को खंड 2.11 (II) के क्र.सं. 1 से अलग करने और क्र.सं. 5 पर स्पीड बोटों तथा आनंद नावों के लिए पृथक उच्चतर दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है, क्योंकि दोनों प्राथमिक रूप से मनोरंजन के प्रयोजन के लिए इस्तेमाल की जाती हैं और सामान्य जनता के परिवहन के लिए उपयोग नहीं किया जाता है।
- (छ). खंड 2.11 (II) के अधीन टिप्पणी 3 के रूप में पानी सुविधा प्रभारों की वसूली के लिए न्यूनतम 10 जीआरटी की शर्त शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ज). खंड 2.11 (I) में विशेष प्लॉटों/तटीय पोतों के लाइसेंसशुदा मास्टर, बाजों, टगों आदि के लिए जांच एवं लाइसेंस शुल्क संशोधित किए गए हैं क्योंकि प्रलेखन और प्रशासनिक लागत में वृद्धि की गई है।
- (झ). खंड 2.11 (III) में दंडात्मक प्रभारों में ऊर्ध्वमुखी संशोधन किया गया है। चूंकि हारबर क्रूज पार्टी मनोरंजन प्रयोजन के लिए है, इसलिए हारबर क्रूज पार्टी के लिए अनुमति हेतु प्रभारों में वृद्धि की गई है।

- (ज). एमपीटी अधिनियम, 1963 के 50 (ख) के अनुसार, पत्तन देयताएं पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत के लिए खंड 2.16 में विनिर्दिष्ट दरों के 50 प्रतिशत की दर से वसूल किए जाएंगे परंतु किसी कार्गो अथवा यात्री को न उतारेंगे और न ही लेंगे (ऐसे नहीं उतारे गए कार्गो और पुनः नौभरण किए गए कार्गो के सिवाय जैसा भी मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हो)।
- (ट). खंड 2.17 की टिप्पणी 4 के प्रावधानों के अधीन – 200 जीआरटी से कम के पोतों के लिए समेकित बर्थ किराया प्रभार बहुत ही कम हैं और अन्य महापत्तनों के बराबर बढ़ाये जाने की जरूरत है, जहाँ दरें प्रति घंटा प्रति जीआरटी होती हैं। इसलिए, प्रभार प्रति घंटा अथवा उसका भाग के स्थान पर प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति जीआरटी अथवा उसका भाग निर्धारित किए गए हैं।
- (ठ). अध्याय-III का मौजूदा शीर्षक – कार्गो संबंधित प्रभार को मौजूदा शीर्षक 'प्रभार जो इसके बाद निर्धारित किए गए हैं वे एमबीपीटी गोदी उप-विधियों के परिशिष्ट 'छ' में विनिर्दिष्ट प्रासंगिक क्षेत्रों के भीतर संव्यवहारित सभी यातायात पर प्रभार्य होंगे' से प्रभार जो इसके बाद निर्धारित किए गए हैं वे गोदियों से बाहर सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्रों और गोदियों के भीतर संव्यवहारित सभी यातायात पर प्रभार्य होंगे' संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस परिवर्तन की आवश्यकता है क्योंकि एमबीपीटी गोदी उप-विधियों को एमबीपीटी विनियमों द्वारा बदला जा रहा है, जिसके लिए सरकारी अनुमोदन की प्रतीक्षा है।
- (ड). वर्तमान में ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो के लिए, कोई घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाता है, हालांकि पत्तन सेवाएं और अवसंरचना उपलब्ध करवाता है। इसलिए, ओवरसाइड पर प्रहस्तित कार्गो पर सामान्य घाटशुल्क का 50 प्रतिशत वसूल करने का प्रस्ताव किया है और टिप्पणी (ii) खंड 3.1 (क) के अधीन निर्धारित की गई है।
- (ढ). खंड 3.1 (घ) के अधीन टिप्पणी सं. (ix) को टीएमपी के आदेश दिनांक 08 जून 2018 द्वारा स्ट्रीम में प्रहस्तित कार्गो के लिए खंड 3.1 (घ) (15) में प्रभारों को हटाने के अनुसार हटाया गया है।
- (ण). एमबीपीटी के पास उपलब्ध एकमात्र फ्लोटिंग क्रेन को बन्द कर दिया गया है और पत्तन के पास कोई फ्लोटिंग क्रेन नहीं है। इसलिए, एसओआर के अध्याय IV क्र.सं. 4 (क) में फ्लोटिंग क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (त). पत्तन के पास केवल मोबाइल क्रेन (10-14 क्षमता), ट्रैक्टर तथा फोर्क लिफ्ट हैं। अन्य उपस्कर अर्थात् टावर टाइप क्रेन, प्लेटफार्म ट्रक और फोर्कलिफ्ट 16 टन उपलब्ध नहीं हैं। इसलिए, एसओआर के अध्याय IV के क्र. 4 (ख) में टावर टाइप क्रेनों, प्लेटफार्म ट्रक और फोर्कलिफ्ट 16 टन के लिए निर्धारित प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (थ). खंड 2.11 (II) के अधीन आरओ-पेक्स पोतों के लिए जल सुविधा हेतु लाइसेंस शुल्क और खंड 8.3 के अधीन आरओ-पेक्स पोतों के मामले में वाहन शुल्कों को शामिल करना।
- (द). गोदियों में चलाने के लिए मोटर लॉरियों, मोबाइल क्रेन, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर आदि हेतु परमिटों के लिए प्रभार संशोधित किए गए हैं और एलएमवी, बसों, मिनी बसों, यात्री वैनो, मोटर साइकिलों तथा टैक्सियों के लिए प्रभार खंड 9.2 (ग) के अधीन शुरू किए गए हैं। बार्ज/लॉच/क्रू के लिए रु. 250 प्रति व्यक्ति की दर से तिमाही प्रवेश परमिट प्रभार खंड 9.2 (ग) के अधीन निर्धारित किए गए हैं।
- (ध). गोदी क्षेत्र के भीतर कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर जैसे मोबाइल क्रेन, फोर्कलिफ्ट, रीच स्टेकर, जेसीबी आदि की पार्किंग के लिए खुले क्षेत्र के उपयोग के लिए पार्किंग प्रभार खंड 9.7 में नये सिरे से शामिल किए गए हैं।
- (न). पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवरी 'ओ' प्वाइंट/हे बंदर/इंदिरा डॉक/नेवल डॉक यार्ड तक पाइपलाइनों के लिए उपयोग के लिए खंड 9.4 में प्रभारों पर वर्ष 2017-18 के लिए वित्तीय आंकड़ों के आधार पर और 2017-18 के कार्य घंटों के वास्तविक उपयोग (लागत पत्र संलग्न) पर विचार करते हुए दोबारा कार्य किया गया है। इस प्रस्ताव का आशय कुल लागत की वसूली करना और स्वतः-पर्याप्त होना है। इसके अलावा, ऑनशोर पाइपलाइनों को बदलने का कार्य बोर्ड द्वारा तेल कम्पनियों की आज्ञा पर किया गया था। प्रचालनात्मक तथा अनुसंधान व्यय को पूरा करने के लिए पिछले 13 वर्षों के लिए इसका तर्कसंगत राजस्व छीना गया है।
- (v). जहां तक एसओआर के अध्याय III के खंड 3.3 के अधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों का संबंध है, यह बताया जाता है कि यह भूमि आबंटन समिति की सिफारिशों पर आधारित है। इसे बोर्ड द्वारा अपने टीआर सं. 187 दिनांक 13-11-2018 द्वारा अनुमोदित किया गया है। तदनुसार, खंड 3.3 के अधीन ये दरें एसओआर के अन्य खंडों के संशोधन के साथ तदर्थ अनुमोदित दरों से 10 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (vi). एमबीपीटी पत्र दिनांक 31 जनवरी 2019 के अनुसार प्रपत्र-6 में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नवत् हैं:-

सं.	कार्यनिष्पादन मानक	एमबीपीटी पत्र दिनांक 31-01-2019 के अनुसार प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
(1).	कार्गो संबंधित	
(क)	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	8700
	(i) लिक्विड बल्क	-
	(ii) शुष्क बल्क	-
	(iii) ब्रेक बल्क	--

(2).	पोत संबंधित	
(क)	पोतों का औसत वापसी समय (दिनों में)	2.50
(ख)	पोतों का औसत प्री-बर्थिंग समय (दिनों में)	0.15

5.2. एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 फरवरी 2019 द्वारा पुष्टि की है कि उसकी वेबसाइट पर प्रस्तावित दरमान (एसओआर), कार्यनिष्पादन मानक, इसके प्रशुल्क प्रस्ताव के प्रपत्र सं. 1 से 5, बोर्ड संकल्प दिनांक 22 जनवरी 2019 अपलोड किए गए हैं।

5.3. एमबीपीटी ने मसौदा दरमान कार्यनिष्पादन मानकों, प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विविधवत् प्रमाणित प्रशुल्क दाखिल करने के प्रमाणपत्र, जहां कहीं आवश्यक हो, और वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के साथ प्रस्तुत किए गए हैं।

6. कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने एमबीपीटी द्वारा उसकी वेबसाइट पर यथा प्रकाशित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। ये टिप्पणियां एमबीपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थीं। एमबीपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 30 मार्च 2019 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था।

7. एमबीपीटी प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमने हमारे पत्र दिनांक 24 अप्रैल 2019 द्वारा एमबीपीटी से कुछ बिंदुओं पर कुछ अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण मांगे थे। अनुस्मारकों के बाद, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 03 जून 2019 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उनपर एमबीपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	एमबीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब					
2.1 (क)	मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने (i) कार्गो संबंधित गतिविधि के अधीन मुख्य कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थदिवस आउटपुट (ओएसबीडी) के लिए 8700 टन (ii) औसत वापिसी समय (टीआरटी) के लिए 2.50 दिन और (iii) पोत संबंधित गतिविधि के अधीन औसत पूर्व-बर्थिंग विराम समय (पीबीडी) के लिए 0.15 दिन के स्तर पर कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी से अनुरोध है कि मुख्य कार्गो समूहों, टीआरटी तथा पीबीडी के लिए ओएसबीडी के मामले में पिछले चार वर्षों अर्थात् 2015-16, 2016-17, 2017-18, 2018-19 के दौरान अर्जित वास्तविक औसत वार्षिक कार्यनिष्पादन भेजे।	पिछले चार वर्षों के दौरान अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन					
		क्र.सं.		वास्तविक औसत वार्षिक कार्यनिष्पादन			
				2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
		1	कार्गो संबंधित				
			प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थदिवस आउटपुट (टनों में)	7922	8413	9043	10409
			(i) लिक्विड बल्क	18133	18815	18791	19339
			(ii) शुष्क बल्क	1509	2015	1605	1774
			(iii) ब्रेक बल्क	3102	2337	2828	2899
		2	पोत संबंधित				
		(क)	पोतों का औसत वापिस समय (पत्तन खाता) (दिनों में)	2.89	2.49	2.29	2.00
(ख)	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (पत्तन खाता) (दिनों में)	0.31	0.09	0.02	0.01		
(ख)	इसके अलावा, एमबीपीटी ने अपने पत्र सं.	मुम्बई पत्तन में पिछले चार वर्षों में यह देखा गया है कि तेजी से मूव होने वाले कार्गो का					

	<p>एफए/एसीसी/203-11/1652 दिनांक 23 अप्रैल 2019 द्वारा संप्रेषित किया था कि ओएसबीडी के निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक 8700 टन, टीआरटी के लिए 2.85 दिनों और पीबीडी के 0.29 दिनों के विपरीत, पत्तन ने वर्ष 2018 के दौरान ओएसबीडी का 10661 टन, टीआरटी के लिए 1.43 दिन और पीबीडी के 0.01 दिन अर्जित किए हैं। जब पूर्वकाल में एमबीपीटी द्वारा उच्चतर कार्यनिष्पादन स्तर पहले ही अर्जित किए जा चुके हैं, तो अब अब प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक, जोकि वास्तविक कार्यनिष्पादन से कम है, का औचित्य बतायें।</p>	<p>ट्रैंड लगातार घट रहा है जैसे लौहा तथा स्टील (एसबीडी: लगभग 4500 टन) 2015-16 के दौरान 5.985 मिलियन टन से 2018-19 के दौरान 3.268 मिलियन टन और धीमे मूविंग कार्गो का बढ़ता रुझान जैसे परियोजना कार्गो (एसबीडी: लगभग 750 टन) 2015-16 के दौरान 0.092 मिलियन टन से 2018-19 के दौरान 0.108 मिलियन टन। तथापि, पूर्व कार्यनिष्पादन पर विचार करते हुए, प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट को बढ़ाकर प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों में 10,000 टन किया जा सकता है।</p> <p>मुम्बई पत्तन में, गहरे डुबाव वाले पोत बीपीएक्स/बीपीएस और तीन हारबर वॉल बर्थों में प्रहस्तिर किए जाते हैं। बीपीएक्स बर्थ को अंतर्राष्ट्रीय क्रूज टर्मिनल के रूप में विकसित किया जा रहा है और यह उम्मीद है कि क्रूज पोतों की संख्या 2019-20 के दौरान 40 प्रतिवर्ष से बढ़कर 150 हो जाएगी और फिर आगे अनुवर्ती वर्षों के दौरान 250 तक पहुंच जाएगी, जिसके परिणामस्वरूप पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय और पोतों के औसत वापिसी समय (टीआरटी) में गहरे डुबाव वाले पोतों पर विराम लगेगा।</p> <p>पोतों का औसत टीआरटी यथा उल्लिखित 2.50 पर निर्धारित किया जा सकता है और यह पोतों के औसत टीआरटी (पत्तन लेखा) की बजाय आईपीए द्वारा यथा परिभाषित तैयार होने के नोटिस से पत्तन से वास्तविक प्रस्थान (एनओआर से एटीडी) तक होगा। पत्तन ने 2018-19 के दौरान 2.52 दिनों का टीआरटी (एनओआर से एटीडी) अर्जित किया है।</p> <p>अतः, ओएसबीडी को मौजूदा 8700 टन से बढ़ाकर 10000 टन करने, अनुरक्षण पूर्व-बर्थिंग विराम को 0.15 करने तथा आईपीए से अनुदेशों के अनुसार वापिसी समय प्रारूप में परिवर्तन (अर्थात् पत्तन खाता से एनओआर से एटीडी) के साथ 2.50 दिन करने का प्रस्ताव किया गया है। (एमबीपीटी ने संशोधित प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक भेजे हैं)।</p>																																																
2.2	<p>प्रपत्र-1 की टिप्पणी (ख) में उल्लेख किया गया है कि संपदा गतिविधि में (अपवर्जन के प्रयोजन के लिए) वित्त तथा विविध व्यय (एफएमई) और प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय (एमजीए) का आबंटन स्टोर कीपिंग, लेबर कल्याण एवं चिकित्सा, अवशिष्ट प्रशासन तथा सामान्य एवं इंजीनियरिंग वर्कशाप तथा उपरिव्ययों के अनुपात व्यय के आधार पर किया गया है। इस संबंध में, एमबीपीटी से अनुरोध है कि लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार स्टोर कीपिंग, लेबर कल्याण एवं चिकित्सा, अवशिष्ट प्रशासन तथा सामान्य एवं इंजीनियरिंग वर्कशाप तथा उपरिव्ययों के संदर्भ में एमजीए तथा एफएमई के प्रभाजन की राशि निर्धारित करने के लिए विस्तृत गणना भेजें।</p>	<p>संपदा व्यय में प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों और वित्त एवं विविध व्ययों के प्रभाजन की राशि निर्धारित करने के लिए विस्तृत कार्य/गणना के विवरण एमबीपीटी द्वारा भेजे गए हैं।</p> <p>संपदा किरायों में प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों और वित्त एवं विविध व्यय के प्रभाजन का सार नीचे दिया गया है।</p> <p>क. प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय (रु. लाखों में)</p> <table><tr><th></th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>कुल भंडार व्यय</td><td>2138.77</td><td>2144.57</td><td>2279.96</td></tr><tr><td>कुल स्टोर कीपिंग</td><td>815.72</td><td>945.85</td><td>853.34</td></tr><tr><td>संपदा स्टोर व्यय</td><td>37.13</td><td>63.27</td><td>23.17</td></tr><tr><td>संपदा गतिविधि के लिए समानुपात स्टोर कीपिंग व्यय</td><td>14.16</td><td>27.91</td><td>8.67</td></tr><tr><td>कुल वेतन तथा मजदूरी</td><td>50195.75</td><td>40024.32</td><td>42761.98</td></tr><tr><td>कुल लेबर कल्याण तथा चिकित्सा व्यय</td><td>9916.05</td><td>9517.98</td><td>11184.01</td></tr><tr><td>संपदा वेतन तथा मजदूरी</td><td>1196.71</td><td>1210.37</td><td>1274.79</td></tr><tr><td>संपदा गतिविधि के लिए समानुपात लेबर कल्याण व्यय</td><td>236.41</td><td>287.83</td><td>333.41</td></tr><tr><td>कुल प्रत्यक्ष लागत</td><td>44829.30</td><td>46134.25</td><td>46794.31</td></tr><tr><td>कुल अवशिष्ट प्रशासन सामान्य</td><td>7292.95</td><td>8394.97</td><td>9389.18</td></tr><tr><td>संपदा प्रत्यक्ष लागत</td><td>3165.11</td><td>3063.67</td><td>3785.42</td></tr></table>		2015-16	2016-17	2017-18	कुल भंडार व्यय	2138.77	2144.57	2279.96	कुल स्टोर कीपिंग	815.72	945.85	853.34	संपदा स्टोर व्यय	37.13	63.27	23.17	संपदा गतिविधि के लिए समानुपात स्टोर कीपिंग व्यय	14.16	27.91	8.67	कुल वेतन तथा मजदूरी	50195.75	40024.32	42761.98	कुल लेबर कल्याण तथा चिकित्सा व्यय	9916.05	9517.98	11184.01	संपदा वेतन तथा मजदूरी	1196.71	1210.37	1274.79	संपदा गतिविधि के लिए समानुपात लेबर कल्याण व्यय	236.41	287.83	333.41	कुल प्रत्यक्ष लागत	44829.30	46134.25	46794.31	कुल अवशिष्ट प्रशासन सामान्य	7292.95	8394.97	9389.18	संपदा प्रत्यक्ष लागत	3165.11	3063.67	3785.42
	2015-16	2016-17	2017-18																																															
कुल भंडार व्यय	2138.77	2144.57	2279.96																																															
कुल स्टोर कीपिंग	815.72	945.85	853.34																																															
संपदा स्टोर व्यय	37.13	63.27	23.17																																															
संपदा गतिविधि के लिए समानुपात स्टोर कीपिंग व्यय	14.16	27.91	8.67																																															
कुल वेतन तथा मजदूरी	50195.75	40024.32	42761.98																																															
कुल लेबर कल्याण तथा चिकित्सा व्यय	9916.05	9517.98	11184.01																																															
संपदा वेतन तथा मजदूरी	1196.71	1210.37	1274.79																																															
संपदा गतिविधि के लिए समानुपात लेबर कल्याण व्यय	236.41	287.83	333.41																																															
कुल प्रत्यक्ष लागत	44829.30	46134.25	46794.31																																															
कुल अवशिष्ट प्रशासन सामान्य	7292.95	8394.97	9389.18																																															
संपदा प्रत्यक्ष लागत	3165.11	3063.67	3785.42																																															

		<div>संपदा गतिविधि के लिए समानुपात अवशिष्ट प्रशासन तथा सामान्य व्यय</div> <div>514.91557.49759.54</div> <div>कुल आर एंड एम</div> <div>5374.297218.496884.62</div> <div>कुल इंजी. एवं डब्ल्यू/एस उपरिव्यय</div> <div>7537.868935.9511053.65</div> <div>संपदा आर एंड एम</div> <div>1087.671175.521289.80</div> <div>संपदा गतिविधि के लिए समानुपात इंजी. एवं वर्कशाप उपरिव्यय</div> <div>1525.541455.202070.84</div> <div>संपदा गतिविधि के लिए कुल एमजीए</div> <div>2291.022328.433172.46</div> <div>ख. वित्त एवं विविध व्यय</div> <div>(रु. लाखों में)</div> <div>2015-162016-172017-18</div> <div>कुल वेतन तथा मजदूरी</div> <div>1617.521440.121242.33</div> <div>कुल पेंशन, पीएलबी</div> <div>3095.672206.021880.90</div> <div>संपदा वेतन तथा मजदूरी</div> <div>1196.701210.371274.79</div> <div>समानुपात एफ एंड एम व्यय</div> <div>2290.301854.081930.05</div>
2.3	<div>एमबीपीटी से अनुरोध है कि कार्य पूंजी के अधीन क्रमशः रु. 338.09 लाख और रु. 664.96 लाख पर सुविचारित केपिटल पुर्जों और कस्टमाइज्ड पुर्जों के मूल्य के समर्थन में गणना भेजे। इसके अलावा, उल्लेखनीय है कि प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4 के अनुसार, मालसूची के लिए मानदंड, केपिटल पुर्जों के लिए मालसूची पर सीमा एक वर्ष का औसत उपभोग होगा और मालसूची की अन्य मदों के मामले में सीमा ईंधन के अतिरिक्त भंडारों के औसत छह माह के उपभोग होंगे। वैसे, ईंधन के अतिरिक्त भंडारों का छह महीनों का औसत उपभोग और एक वर्ष का औसत उपभोग प्रासंगिक वर्ष (वाई 3) के अंत में तुलन पत्र में निर्दिष्ट वस्तुसूची के वास्तविक मूल्य के विरुद्ध कार्य पूंजी में मालसूची पर विचार करने के लिए केवल एक सीमांकन कारक है। संदर्भित मौजूदा मामले में, 31 मार्च 2018 को तुलनपत्र के अनुसार कुल मालसूची रु. 9.07 करोड़ है, जिसके विरुद्ध रु. 10.03 करोड़ की राशि कार्य पूंजी के अधीन कुल मालसूची के रूप में सुविचारित किया जा रहा है। एमबीपीटी से अनुरोध है कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के लिए उच्चतर मालसूची पर विचार का औचित्य बतायें।</div>	<div>केपिटल पुर्जों के रूप में सुविचारित रु. 338.09 लाख की राशि दर्शाते हुए, बहीखाते की प्रति के साथ वार्षिक लेखों (अनुसूची — XI) से निकाली गई स्वीकार्य मालसूची की गणना का विवरण एमबीपीटी द्वारा भेजा गया है।</div>
2.4	<div>प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर प्रशुल्क तथा राजस्व के मौजूदा स्तर पर राजस्व पर पहुंचने के लिए प्रपत्र-3 में सुविचारित कंटेनर प्रशुल्क तथा पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क एमबीपीटी के</div>	<div>सामान्य कंटेनर प्रशुल्क तथा पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क खंड 5g(ii) के अनुसार परिवहन प्रभारों की लागू रियायत की कटौती के बाद सुविचारित किए गए हैं। प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर राजस्व पर पहुंचने और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व पर पहुंचने के लिए</div>

	<p>मौजूदा एसओआर तथा प्रस्तावित एसओआर से मेल नहीं खा रहा है। एमबीपीटी से अनुरोध है कि मौजूदा/प्रस्तावित एसओआर में विधिवत् संदर्भ दर्शाते हुए प्रपत्र-3 में सुविचारित मौजूदा/प्रस्तावित कंटेनर प्रशुल्क तथा पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए आधार भेजे।</p>	<p>सुविचारित प्रशुल्क का विवरण नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-</p> <p>आय की गणना के समय सुविचारित दरें दर्शाता विवरण</p> <table><tr><th></th><th colspan="2">मौजूदा प्रशुल्क</th><th colspan="2">प्रस्तावित प्रशुल्क</th></tr><tr><th></th><th>कंटेनर प्रशुल्क</th><th>पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क</th><th>कंटेनर प्रशुल्क</th><th>पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क</th></tr><tr><th></th><th>रु.</th><th>रु.</th><th>रु.</th><th>रु.</th></tr><tr><td>तटीय प्रशुल्क (खंड - 5ख)</td><td>2028.00</td><td>3025.00</td><td>2230.80</td><td>3327.50</td></tr><tr><td>घटायें: परिवहन (रियायत) (खंड - 5ग (ii))</td><td>612.53</td><td>1225.06</td><td>673.78</td><td>1347.57</td></tr><tr><td>आय गणना के लिए सुविचारित प्रशुल्क</td><td>1415.47</td><td>1799.94</td><td>1557.02</td><td>1979.93</td></tr><tr><td>विदेशी प्रशुल्क (खंड-5ख)</td><td>3379.00</td><td>5041.00</td><td>3716.90</td><td>5545.10</td></tr><tr><td>घटायें: परिवहन (रियायत) (खंड - 5ग (ii))</td><td>1020.89</td><td>2041.76</td><td>1122.98</td><td>2245.94</td></tr><tr><td>आय गणना के लिए सुविचारित प्रशुल्क</td><td>2358.11</td><td>2999.24</td><td>2593.92</td><td>3299.16</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>		मौजूदा प्रशुल्क		प्रस्तावित प्रशुल्क			कंटेनर प्रशुल्क	पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क	कंटेनर प्रशुल्क	पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क		रु.	रु.	रु.	रु.	तटीय प्रशुल्क (खंड - 5ख)	2028.00	3025.00	2230.80	3327.50	घटायें: परिवहन (रियायत) (खंड - 5ग (ii))	612.53	1225.06	673.78	1347.57	आय गणना के लिए सुविचारित प्रशुल्क	1415.47	1799.94	1557.02	1979.93	विदेशी प्रशुल्क (खंड-5ख)	3379.00	5041.00	3716.90	5545.10	घटायें: परिवहन (रियायत) (खंड - 5ग (ii))	1020.89	2041.76	1122.98	2245.94	आय गणना के लिए सुविचारित प्रशुल्क	2358.11	2999.24	2593.92	3299.16					
	मौजूदा प्रशुल्क		प्रस्तावित प्रशुल्क																																																	
	कंटेनर प्रशुल्क	पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क	कंटेनर प्रशुल्क	पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क																																																
	रु.	रु.	रु.	रु.																																																
तटीय प्रशुल्क (खंड - 5ख)	2028.00	3025.00	2230.80	3327.50																																																
घटायें: परिवहन (रियायत) (खंड - 5ग (ii))	612.53	1225.06	673.78	1347.57																																																
आय गणना के लिए सुविचारित प्रशुल्क	1415.47	1799.94	1557.02	1979.93																																																
विदेशी प्रशुल्क (खंड-5ख)	3379.00	5041.00	3716.90	5545.10																																																
घटायें: परिवहन (रियायत) (खंड - 5ग (ii))	1020.89	2041.76	1122.98	2245.94																																																
आय गणना के लिए सुविचारित प्रशुल्क	2358.11	2999.24	2593.92	3299.16																																																
2.5	<p>मौजूदा एसओआर में, ओएनजीसी द्वारा प्रहस्तित पीओएल (क्रूड) के लिए घाटशुल्क दर सामान्य पीओएल (क्रूड) घाटशुल्क दर के 50 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है। तथापि, प्रस्तावित एसओआर, ओएनजीसी के लिए घाटशुल्क दर के माध्यम से, प्रपत्र 3 में प्रस्तावित एसओआर में आय गणना में सामान्य पीओएल (क्रूड) के लिए घाटशुल्क दर के 50 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है, ओएनजीसी के लिए घाटशुल्क सामान्य पीओएल (क्रूड) के लिए घाटशुल्क दर के 48 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है। एमबीपीटी से अनुरोध है कि प्रपत्र-3 में प्रस्तावित एसओआर में आय गणना में सुधार करें।</p>	<p>ओएनजीसी के लिए घाटशुल्क दर प्रपत्र-3 में प्रस्तावित स्तर पर आय गणना में सुधार की गई है। (एमबीपीटी ने संशोधित प्रपत्र-3 भेजा है)।</p>																																																		
2.6	<p>यह याद किया जाए कि 2015 में एमबीपीटी के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, हालांकि एमबीपीटी ने बताया था कि लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारगृह प्रभार</p>	<p>टीएमपी ने पत्र दिनांक 24.04.2019 द्वारा, पैरा 2.6 में, टीएमपी ने कहा था कि, मौजूदा प्रस्ताव में, एमबीपीटी ने लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों तथा भंडारगृह प्रभारों में 100 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इस मामले में, यह कहा गया है कि एमबीपीटी ने लाइसेंस</p>																																																		

<p>भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए जाने हैं, एमबीपीटी ने भूमि नीति दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण किए बिना और लागत स्थिति के आधार पर, लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों तथा भंडारगृह प्रमारों में 70 प्रतिशत वृद्धि की मांग की थी। एमबीपीटी ने तब उस समय मौजूदा लाइसेंस (भंडारण) शुल्क से रेडी रिकनर दरों की तुलना की थी और कहा था कि रेडी रिकनर दरों के अनुसार लाइसेंस शुल्क में वृद्धि करने से पत्तन के कार्गो यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।</p>	<p>(भंडारण) शुल्कों और भंडारगृह प्रमारों में तदर्थ दरों से केवल 10 प्रतिशत अधिक वृद्धि का प्रस्ताव किया था।</p> <p>इसके अलावा, टीएमपी ने मुंबई पत्तन न्यास से अपने सामान्य संशोधन से लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों और भंडारगृह प्रमारों के निर्धारण को अलग करने और 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में दिए गए विनिर्दिष्टों का अनुसरण करते हुए एक सुविश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करने का अनुरोध किया था। मुंबई पत्तन की टिप्पणियां नीचे दी गई हैं:—</p> <p>(क). पूर्वकाल में, टीएमपी ने एमबीपीटी से 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में दिए गए विनिर्दिष्टों का अनुसरण करते हुए एक सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करने तथा टीएमपी द्वारा दी गई सलाह के अनुसार एसओआर के अध्याय 3 के खंड 3.3 के अधीन प्रमारों के लिए प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कहा था। एलएसी की सिफारिशें बोर्ड द्वारा अपने टीआर सं. 13-11-2018 के 187 द्वारा अनुमोदित की गई थीं। इसे इस कार्यालय पत्र दिनांक 29 दिसम्बर 2018 के पैरा 6 में उल्लिखित किया गया था। मौजूदा प्रस्ताव भूमि नीति दिशानिर्देशों और भूमि आबंटन समिति की सिफारिशों के आधार पर आधारित है।</p> <p>(ख). पत्तनों की भूमिका सेवाएं तथा गतिविधियां उपलब्ध करवाते हुए केवल पोतों को सेवा और लॉजिस्टिक प्लेटफार्म को कार्गो तक बदली है। कार्गो भंडारण ट्रेड की कार्यप्रणाली को सुगम बनाने के लिए पत्तनों की एक महत्वपूर्ण गतिविधि है। भंडारण सुविधा के उपयोगिता आयातक और निर्यातक हैं। कार्गो भंडारण गतिविधि पोत से कार्गो की लदाई/उतराई की मुख्य गतिविधि से निकल रही है और यह सीधे संपदा किरायों से संबंधित नहीं है। दरमानों के अधीन भंडारण प्रमार यातायात प्रबंधक के न्यायाधिकार के अधीन क्षेत्र के लिए लागू हैं ना कि संपदा प्रबंधक के। अन्य शब्दों में, भंडारण प्रमार जो एसओआर में निर्धारित किए जा रहे हैं, पत्तन के यातायात विभाग द्वारा बिल किए जा रहे हैं।</p> <p>(ग) इसके अलावा, टीएमपी द्वारा विधिवत् अनुमोदित दरमान एमबीपीटी की वेबसाइट पर प्रकाशित किए गए हैं और ट्रेड दरमान (एसओआर) में प्रावधानों से परिचित हैं जोकि मूलतः पोत तथा कार्गो के लिए लागू है। पत्तन भूमि संपदा के लिए दर अनुसूची (भूमि) (एसओआर (भूमि)) अभी संपदा विभाग द्वारा तैयार की जानी है।</p> <p>अतः अनुरोध है कि इसे अलग नहीं किया जाए परंतु लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारगृह प्रमारों का नाम भंडारण प्रमार किया जाए। इसी तरह, कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों से एसओआर अध्याय V, 5(ड) का नाम कंटेनरों पर भंडारण प्रमार करने का प्रस्ताव किया गया है।</p>
<p>इस संबंध में, चूंकि प्राधिकरण को पत्तन न्यासों की संपदाओं के लिए संपदा संबंधित प्रमार निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए समय-समय पर सरकार द्वारा जारी भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करवाने का अधिकार प्राप्त है और चूंकि एमबीपीटी ने 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में दिए गए विनिर्दिष्ट के आधार पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारगृह प्रमार निर्धारित नहीं किए हैं,</p> <p>इसलिए एमबीपीटी को सलाह दी गई थी कि भारत के राजपत्र में एसओआर से संबंधित 2016 के आदेश की अधिसूचना की तारीख से 3 महीनों के भीतर 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में दिए गए विनिर्दिष्ट के अनुसार लाइसेंस (भंडारण) शुल्क, भंडारगृह प्रमार के लिए एक सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करे। लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों तथा भंडारगृह प्रमारों में एसओआर के सामान्य संशोधन के दौरान एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 70 प्रतिशत की वृद्धि इसे ध्यान में रखते हुए तदर्थ आधार पर अनुमोदित की गई थी कि एमबीपीटी ने भूमि के बाजार मूल्य के निर्धारण के लिए मूल्यांकनकर्ताओं की नियुक्ति के लिए निविदाएं आमंत्रित करनी थी।</p>	
<p>इस परिप्रेक्ष्य में, मौजूदा प्रस्ताव में, एमबीपीटी ने लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों और भंडारगृह प्रमारों में 100 प्रतिशत की वृद्धि</p>	

	का प्रस्ताव किया था। वर्ष 2014 में जारी सरकार के संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुच्छेद 10 एवं 11 में प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित आरक्षित कीमत को लेखा में लेते हुए सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर तथा बाहर भूमि का आबंटन विनिर्दिष्ट है। उक्त नीति का पैरा 13 पल्टन न्यास को पैरा 13 के अधीन सूचीबद्ध कारकों के उच्चतम का कारणों के साथ चयन नहीं करने का अधिकार देता है। भूमि नीति स्थिति के मद्देनजर, एमबीपीटी से अनुरोध है कि लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों और भंडारगृह प्रमारों के निर्धारण को अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव से अलग करे, और 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्टों का अनुसरण करते हुए एक सुविश्लेषित प्रस्ताव दाखिल करे।	
2.7	स्टीवडोरिंग राजस्व के संबंध में, एमबीपीटी ने प्रस्तावित राजस्व पर पहुंचने के लिए वित्तीय वर्ष 2017-18 के दौरान मौजूदा राजस्व से 10 प्रतिशत वृद्धि लागू की है। वर्ष 2018-19 के दौरान प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आंतरिक लंगरगाह में प्रहस्तिता कार्गो के लिए गोदियों में प्रहस्तिता कार्गो के लिए लागू प्रमारों के 35 प्रतिशत पर स्टीवडोरिंग प्रमार वापिस लेने के कारण राजस्व का प्रभाव प्रस्तावित दरों में राजस्व अनुमानन में प्रभावित नहीं किया दिखाई देता है। इसी तरह, वर्ष 2018-19 के दौरान प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित गारबेज रिसेप्शन फैसिलिटी के लिए निर्धारित प्रमारों के संशोधन तथा जल सुविधा प्रमारों और उतराई प्रमारों के संशोधन के कारण राजस्व प्रभाव भी प्रभावित किया दिखाई नहीं देता है। एमबीपीटी से अनुरोध है कि वर्ष 2016-17 में और आज तक एमबीपीटी के एसओआर के पिछले सामान्य संशोधन के बाद की गई विभिन्न प्रशुल्क मदों में सभी आंशिक संशोधन से आने वाले राजस्व के प्रभाव को लेने का अनुरोध किया गया है।	एसओआर के पिछले सामान्य संशोधन के बाद विभिन्न प्रशुल्क मदों में सभी आंशिक संशोधन से आने वाले राजस्व के प्रभाव पर विचार करते हुए प्रपत्र 3 संशोधित किया गया है। स्ट्रीम में प्रहस्तिता कार्गो के लिए एसओआर के खंड 3.1 (घ) के अनुसार, स्टीवडोरिंग प्रमारों के 35 प्रतिशत स्ट्रीम में उतारे गए कार्गो के मामले में लागू थे बशर्ते बाजों को गोदियों अथवा बंदरों पर लाया गया हो। स्ट्रीम में मंदर पोत पर लादे गए निर्यात कार्गो के मामले में भी, बशर्ते ऐसे बाजों को गोदियों अथवा बंदर में से किसी में लादे गए हों और तब मंदर पोत पर लाया गया हो। 35 प्रतिशत स्टीवडोरिंग प्रमार 10-08-2018 तक वसूल किए गए थे और उसके बाद बन्द कर दिए गए थे। उसके बाद एमबीपीटी पीएलए में निष्पादित स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए रु. 5/- और आंतरिक लंगरगाहों में रु. 7/- की रॉयल्टी के रूप में राशि वसूल कर रहा है। चूंकि राजस्व स्ट्रीम एक नई संकल्पना है, इसलिए सही प्रभाव के बारे में इस समय जानकारी नहीं है। तथापि, संभावित प्रभाव बहुत अधिक हद तक भिन्न नहीं होगा।
2.8	एमबीपीटी का एसओआर अंतिम बार 2016-17 में संशोधित किया गया था। उसके बाद, पोतों से संबंधित कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के कारण, एमबीपीटी ने 2017-18 और 2018-19 के दौरान लागू वृद्धि कारक द्वारा पोत संबंधित प्रमारों (वीआरसी) से सूचकांकित किया प्रतीत होता है। वैसे, एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्तावित एसओआर में मांग की गई प्रतिशत वृद्धि वर्ष 2018-19 में प्रचलित दरों से 10 प्रतिशत अधिक है। तथापि, प्रपत्र-3 में प्रशुल्क के प्रस्ताव स्तर पर आय अनुमानन में, पोत संबंधित आय में 10 प्रतिशत वृद्धि वर्ष 2017-18 को पोत संबंधित आय पर मूल्यांकित किया गया है। उदाहरणार्थ, समेकित पाइलटेज प्रमारों (गोदियों में प्रहस्तिता 30000 जीआरटी के विदेशी पोत के लिए) के मामले में वर्ष 2017-18 के लिए लागू सूचकांकित प्रशुल्क अ.डा. 0.4783 प्रति जीआरटी है, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क अ.डा. 0.5443 प्रति जीआरटी है [0.4783 प्रति जीआरटी x वर्ष 2018-19 के लिए सूचकांकन कारक 1.0345 x 10% प्रस्तावित वृद्धि]। इस तरह, प्रस्तावित प्रशुल्क में 2017-18 के सूचकांकित प्रशुल्क में 13.80 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है, जबकि, एमबीपीटी ने वर्ष 2017-18 में राजस्व में केवल 10 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। उपर्युक्त के मद्देनजर, एमबीपीटी से अनुरोध है कि पोत संबंधित प्रमारों से संबंधित राजस्व अनुमानन में जरूरी संशोधन किया जाए।	पोत संबंधित प्रमारों का राजस्व अनुमानन प्रपत्र-3 में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर में सूचकांकन प्रभाव पर विचार करने के बाद संशोधित किया गया है।
2.9 (क)	एमबीपीटी ने विदेशगामी पोतों के मामले में 876 प्रतिशत और तटीय पोतों के मामले में 1408 प्रतिशत की औसत वृद्धि पर विचार करते हुए प्रस्तावित एसओआर के खंड 2.15 में लंगरगाह प्रमारों का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी से अनुरोध है कि	(क) सेंट और पैसा में लंगरगाह प्रमारों की वसूली में विसंगति का समाधान करने के लिए, लंगरगाह प्रमार अमेरिकी डॉलर तथा रुपये में वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि लंगरगाह बर्थ के समान है, इसलिए बर्थ किराया प्रमारों के 40 प्रतिशत के समकक्ष लंगरगाह प्रमारों की वसूली करने का प्रस्ताव किया गया है। हालांकि विस्तृत गणना नहीं

	<p>विभिन्न लंगरगाह स्थानों पर लंगरगाह प्रभारों की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए औचित्य और विस्तृत गणना उपलब्ध करवाये।</p>	<p>की गई है, प्रस्तावित संशोधित दरें निकटवर्ती पत्तन जैसे जेएनपीटी से तुलनीय है। प्रस्तावित एसओआर के खंड 2.15 में लंगरगाह प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि के लिए औचित्य और कैसे वे निर्धारित किए गए जिसके बारे में एमबीपीटी द्वारा भेजा गया है निम्नवत् है:</p> <p>अमेरिकी सेंट और भारतीय पैसे में निर्धारित खंड 2.15 में लंगरगाह प्रभार (विदेशी/तटीय/अंतर्देशीय/पोत) बहुत ही कम हैं। विसंगति का समाधान करने के लिए लंगरगाह प्रभारों का अब युक्तिकरण किया गया है और अमेरिकी डॉलर तथा भारतीय रुपये में संशोधित दरें बर्थ किराया प्रभारों के 40 प्रतिशत की दर से प्रस्तावित की गई हैं। प्रस्ताव युक्तिकरण के लिए औचित्य नीचे दिया गया है:-</p> <p>लंगरगाह सुविधा विभिन्न प्रयोजनों के लिए पोतों द्वारा पत्तनों में इस्तेमाल की जाती है। वर्तमान में, मुम्बई पत्तन जलमार्गों के स्थानिक लाभों और निकटवर्ती पहुंच के कारण, पत्तन (छोटे और बड़े) लंगरगाह कार्गो उतराई और छोटे पोतों में निकटवर्ती पत्तनों तक कार्गो की ढुलाई के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं। हालांकि प्रहस्तन के लिए सुविधा हमारे पत्तनों पर आदर्श हो सकती है, पत्तन उपयोक्ता मुम्बई पत्तन जलमार्गों के निकट विभिन्न पत्तनों पर कार्गो के प्रहस्तन के तुलनात्मक लागत लाभों को देख सकते हैं और मामूली राशियों का भुगतान करके मुम्बई पत्तन से कहीं भी कार्गो प्रहस्तन में लंगरगाह शुल्कों को कम भी कर सकते हैं।</p> <p>जब अन्य महापत्तनों में लंगरगाह शुल्क तुलना के लिए संकेतक हो सकते हैं, लंगरगाहों का प्रयोजन भिन्न हो सकता है और अन्य पत्तन वर्चुअल पोर्ट पैराडाक्स का अनुभव नहीं कर सकते जैसा मुम्बई पत्तन वर्तमान में अनुभव कर रहा है। इसलिए, यह लंगरगाह प्रभारों के रूप में बर्थ किराया प्रभारों का 40 प्रतिशत वसूल करना सही होगा। इस प्रकार, लंगरगाह शुल्क को समय विशेष पर लागू दर पर 40 प्रतिशत स्तर पर बर्थ किराया प्रभारों से जोड़ दिया जाएगा।</p>
(ख)	<p>इसके अलावा, लंगरगाह प्रभारों की अनुसूची (प्रपत्र-3 का अनुबंध-ग) में आय अनुमानन में यथा दी गई प्रस्तावित दरें एमबीपीटी द्वारा प्रेषित एसओआर में प्रस्तावित दरों की तुलना में भिन्न देखी गई हैं। एमबीपीटी से अनुरोध है कि इस पहलु की जांच करें और तदनुसार प्रस्तावित एसओआर संशोधित करें।</p>	<p>प्रपत्र-3 का अनुबंध-ग प्रस्तावित एसओआर के अनुसार संशोधित और संलग्न किया गया है।</p>
2.10	<p>मुम्बई के पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवरी 'ओ' प्वाइंट/हे बंदर/इंदिरा डॉक/नेवल डॉक यार्ड तक पाइपलाइनों के उपयोग के लिए प्रभारों (खंड 9.4) में मौजूदा प्रशुल्क के संदर्भ में 199 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में एमबीपीटी द्वारा एक लागत पत्रक प्रपत्र-3 के अनुबंध-घ के रूप में भेजा गया है। तथापि, एमबीपीटी ने अपने लागत पत्रक में यथा सुविचारित व्यय के विभिन्न घटकों पर पहुंचने का आधार नहीं भेजा है। एमबीपीटी से अनुरोध है कि व्यय के प्रत्येक घटक पर पहुंचने के लिए आधार भेजे।</p>	<p>व्यय के विभिन्न घटकों पर पहुंचने पर पहुंचने के आधार सहित विस्तृत लागत पत्रक मुम्बई के पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवरी 'ओ' प्वाइंट/हे बंदर/इंदिरा डॉक/नेवल डॉक यार्ड तक पाइपलाइनों के उपयोग के लिए प्रभारों के मामले में भेजा गया है (खंड 9.4)।</p>
3	<p>एमबीपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में कुछ संशोधन प्रस्तावित किए हैं/नई शर्तें शामिल की हैं। परिवर्तनों को मुख्य रूप से दर्शाते हुए मौजूदा एसओआर और प्रस्तावित एसओआर का तुलनात्मक विवरण एमबीपीटी द्वारा अपने पत्र सं. एफए/एसीसी/191/649 दिनांक 14 फरवरी 2019 द्वारा भेजा गया है जिसके बाद में संशोधित किया गया था और एमबीपीटी द्वारा अपने ईमेल दिनांक 7 मार्च 2019 द्वारा भेजा गया है। तथापि, एमबीपीटी ने संदर्भित प्रस्ताव के साथ वर्किंग दिशानिर्देश 2018 के प्रपत्र-5 के अनुसार शर्तों में संशोधन/समावेशन/हटाये जाने के कारण/औचित्य तथा उसपर राजस्व प्रभाव नहीं भेजा था। एमबीपीटी से अनुरोध है कि वर्किंग दिशानिर्देश 2018 के प्रपत्र-5 के अनुसार शर्तों के प्रत्येक संशोधन/समावेशन/हटाये जाने का कारण/औचित्य भेजे।</p>	<p>वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के प्रपत्र-5 के अनुसार शर्तों के प्रत्येक संशोधन/समावेशन/हटाव के लिए कारण/औचित्य सहित अद्यतन किया गया प्रपत्र-5 भेजा गया है।</p>

8. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 25 फरवरी 2019 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी ने प्रस्ताव पर पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों तथा एमबीपीटी ने अपने निवेदन रखे थे।

9. तत्पश्चात्, एमबीपीटी ने अपने पत्र सं. एफए/एसीसी/191/2064 दिनांक 22 मई 2019 द्वारा टीआर सं. 03-05-2019 का 8 की प्रतिलिपि अंग्रेषित की थी जिसे उपयोक्ताओं से प्रभारों की वसूली करने में बेहतर स्पष्टता लाने के लिए एमबीपीटी के प्रस्तावित दरमान में निम्नलिखित प्रस्तावित टिप्पणियां शामिल करने के अनुरोध के साथ पारित किया गया था:

- (i). पास पाइलट अनुमति के साथ डॉक बेसिन में प्रवेश करने वाले बार्ज एमबीपीटी पाइलट के बिना लॉक गेट आईडी तक सीधे आ रहे हैं। तत्पश्चात्, पाइलट (बर्थिंग मास्टर) पोत को लॉक गेट से बर्थ तक और वापिस लेकर जाते हैं। वर्तमान में इन प्रकार के संचलनों के लिए दरें एसओआर खंड 2.1 (ख) के अनुसार लागू की गई हैं। यह एसओआर खंड 2.1 (क) में यथा निर्धारित स्थानांतरण प्रभारों की वसूली करने के लिए प्रस्तावित किया गया है। इस प्रस्ताव में नकारात्मक प्रभाव है। तथापि, प्रहस्तित मात्रा कम होगी। इसलिए, खंड 2.1 (क) एवं (ख) के नीचे क्र.सं. 10 पर निम्नलिखित टिप्पणी शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

खंड 2.1 (क) एवं (ख) के नीचे क्र.सं. (10) में टिप्पणी।

(10) एमबीपीटी पाइलट (बर्थिंग मास्टर) के साथ लॉक गेट से बर्थ तथा वापिस पास पाइलट पोतों के आवागमन के लिए, उपर्युक्त खंड 2.1 (क) में यथा विनिर्दिष्ट स्थानांतरण प्रभार वसूलीयोग्य हैं।

- (ii). गारबेट रिसेशन फ़ैसिलिटी के लिए प्रभार अंतर्देशीय पोत अधिनियम (आई.वी. अधिनियम) के अधीन पंजीकृत पोतों पर लागू नहीं होंगे, क्योंकि ये पोत गोदी क्षेत्र में निर्दिष्ट डम्पिंग स्थान पर गारबेज उतार सकते हैं। इसलिए, एसओआर के खंड 2.14 के अधीन निम्नलिखित टिप्पणी शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है:-

खंड 2.14 – गारबेज रिसेशन फ़ैसिलिटी के लिए प्रभार के नीचे टिप्पणी।

टिप्पणी: उपर्युक्त प्रभार अंतर्देशीय पोत अधिनियम (आई.वी. अधिनियम) के अधीन पंजीकृत पोतों पर लागू नहीं होते हैं। ऐसे पोत के परिचालकों को अपना कूड़ा गोदी क्षेत्र में उपलब्ध करवाये गए निर्दिष्ट डम्पिंग स्थान पर डालना चाहिए। यदि दोषी पाया गया तो प्रत्येक बार उस पर उपर्युक्त प्रभार अधिरोषित किए जाएंगे।

10. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के मौजूदा दरमान (एसओआर) इस प्राधिकरण द्वारा, प्रशुल्क नीति, 2015 जो सभी महापत्तन न्यासों के मामले में उस समय लागू थी, के आधार पर, आदेश सं. टीएएमपी/78/2015-एमबीपीटी दिनांक 21 जून 2016 द्वारा पिछली बार अनुमोदित किया गया था। उक्त आदेश द्वारा, विलंबशुल्क तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों सहित कार्गो संबंधित प्रभारों में 13 प्रतिशत की वृद्धि और उस समय पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित पोत संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत की वृद्धि की अनुमति दी गई थी। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एमबीपीटी के दरमान की वैधता 31 मार्च 2019 तक निर्धारित की गई थी। तदनुसार, एमबीपीटी अपने एसओआर के संशोधन के लिए प्रस्ताव लेकर आया था। एमबीपीटी के प्रस्ताव को इसके न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है।
- (ii). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. आईडब्ल्यूटी-II/28/2018-आईडब्ल्यूटी दिनांक 26 दिसंबर 2018 द्वारा नई “महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति, 2018” जोकि 1 अप्रैल 2019 से संशोधन के लिए देय है, महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम 1963 की धारा 111 के अधीन जारी की गई थी, जिसे 16 जनवरी 2019 को राजपत्र सं. 17 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उसके बाद, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 1.5 के अनुसार, महापत्तनों के लिए प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देश भी 30 जनवरी 2019 को राजपत्र सं. 29 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए हैं। इस प्रकार, एमबीपीटी द्वारा अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए दाखिल प्रस्ताव प्रशुल्क नीति, 2018 और वर्किंग दिशानिर्देशों पर आधारित है।
- (iii). एमबीपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 31 जनवरी 2019 और 14 फरवरी 2019 द्वारा अपने दरमानों के संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। तत्पश्चात्, एमबीपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे थे। ऐसा करते समय, एमबीपीटी ने प्रशुल्क दाखिल करने वाले प्रपत्रों में कुछ बदलाव किए थे जिसका एमबीपीटी द्वारा प्रारंभ में जमा किए गए एसओआर में पत्तन द्वारा मांग किए गए वृद्धि प्रतिशत पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। इस प्रकार, एमबीपीटी द्वारा इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के साथ जनवरी/फरवरी 2019 में एमबीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iv). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास से वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन करने की अपेक्षा करता है जोकि प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2 में यथा निर्धारित किन्हीं अपवर्जनों और इस प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए वर्किंग दिशानिर्देशों जमा प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित 31 मार्च वार्ड 3 को प्राप्त पूंजी प्रगतिधीन सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिताम के अधीन तीन वर्षों (वार्ड 1), (वार्ड 2) और (वार्ड 3) के अंतिम लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय का औसत है।
- (ख). एमबीपीटी ने प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित तीन वर्षों अर्थात् 2016-16 (वार्ड 1), 2016-17 (वार्ड 2) और 2017-18 (वार्ड 3) के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन किया है। एमबीपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 तथा 2017-18 के लिए औसत वार्षिक व्ययों के निर्धारण के लिए एआरआर परिकलन में अस्वीकार्य व्ययों को अलग रखा है। एमबीपीटी द्वारा प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2 और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार एमबीपीटी द्वारा किए गए निम्नलिखित समायोजन स्पष्ट किए गए कारणों से एआरआर के परिकलन में किए जाने वाले अपेक्षित कुछ संशोधन के साथ बताये गए हैं:-

- (i). एमबीपीटी ने संपदा गतिविधि से संबंधित व्ययों को अलग रखा है। ऋणों पर ब्याज शून्य बताया गया है।
- (ii). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2(iii) और वर्किंग दिशानिर्देश के अनुसार, एकमुश्त व्ययों जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान, मजदूरी संशोधन से आने वाले अनुग्रह भुगतान, आदि के 1/3 वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) में शामिल किए जाने हैं। इसी तरह, पेंशन निधि में अंशदान के 1/3वें को एआरआर की गणना के लिए शामिल किया जाना है। इसका अर्थ है उपर्युक्त व्ययों का 2/3वां एआरआर परिकलन में अलग किया जाना है।
- एमबीपीटी ने पत्तन के लिए तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित वर्ष 2015-16 से 2017-18 के दौरान मजदूरी बकाया के 2/3वें के लिए क्रमशः रु. 11.31 करोड़, रु. 11.02 करोड़ और रु. 15.62 करोड़ अपवर्जित किए हैं, और इसलिए विश्लेषण में विचार किया गया है। इसी तरह, एमबीपीटी ने पत्तन के लिए तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित वर्ष 2015-16 से 2017-18 के दौरान विशेष स्वेच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) के लिए क्षतिपूर्ति के 2/3वें के लिए रु. 48.58 करोड़, रु. 48.62 करोड़ और रु. 49.55 करोड़ को अलग रखा है, और इसलिए विश्लेषण में विचार किया गया है।
- इसके अलावा, एमबीपीटी ने तदनुसूची वर्षों में पत्तन के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित पेंशन निधि में अंशदान के 2/3वें के सकल के होते हुए वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए क्रमशः रु. 596.00 करोड़, रु. 463.00 करोड़ और रु. 461.67 करोड़ को अलग रखा है जोकि प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार है।
- एमबीपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के दौरान उपदान निधि के लिए क्रमशः रु. 20 करोड़, रु. 15 करोड़ और रु. 15 करोड़ का अंशदान दिया है। एआरआर का परिकलन करते समय एमबीपीटी द्वारा उपदान निधि में अंशदान के 2/3वें को अलग नहीं रखा गया है। प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार आने के लिए हमने एआरआर के परिकलन में इसे अलग नहीं रखा है।
- (iii). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2. (iv) और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2. (iv) के अनुसार, एआरआर की गणना में केवल परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के सकल के 25 प्रतिशत की सीमा तक प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय पर विचार किया जाएगा।
- लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए क्रमशः रु. 281.65 करोड़, रु. 308.27 करोड़ और रु. 372.41 करोड़ है। उसके बाद, एमबीपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार परिचालन व्यय का 25 प्रतिशत (मूल्यहास सहित परंतु संपदा से संबंधित परिचालन व्ययों के अलावा) रु. 178.70 करोड़, रु. 181.65 करोड़ और रु. 191.40 करोड़ की दर से मूल्यांकित किया गया है। प्रपत्र-2 में एमबीपीटी द्वारा प्रेषित गणना के अनुसार, एमबीपीटी ने परिचालन व्ययों तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों की रु. 102.95 करोड़, रु. 126.61 करोड़ और रु. 181.01 करोड़ की राशि की पहचान की है और इसलिए इसे प्रशुल्क नीति, 2018 के प्रावधानों का पालन करते हुए क्रमशः वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए अलग रखा गया है।
- (iv). पत्तन रेल सेवाओं के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं किया जाता है; इसे रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। एमबीपीटी में रेलवे गतिविधि घाटे में है। इसलिए, रेलवे गतिविधि के औसत व्यय रु. 23.93 करोड़ रु. 23982, रु. 25009, रु. 22989 रु. 23, को अलग रखा गया है और तत्संबंधी वर्षों में रेलवे गतिविधि में निवल घाटा (अर्थात् रेलवे आय की अपेक्षा रेलवे व्यय की अधिकता) एआरआर में जोड़ा गया है। मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) और न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा दाखिल किए गए सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते समय इस प्राधिकरण द्वारा इसी दृष्टिकोण को अंगीकृत किया गया था।
- (v). इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार, केपटिव बर्थों के लिए प्रासंगिक सभी व्ययों को एआरआर के परिकलन से अलग रखा जाना है। एमबीपीटी ने केपटिव बर्थों की किसी मौजूदगी का संकेत नहीं दिया है और इसलिए इस शीर्ष के अधीन किसी व्यय का अनुमान नहीं लगाया गया है।
- (v). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.3 और वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.3 में निर्धारित प्रावधानों का अनुसरण करते हुए, एमबीपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए रु. 1209.46 करोड़ औसत व्यय निर्धारित किया है। जैसाकि ऊपर बताया गया है रेलवे गतिविधि के व्यय को अलग रखने के बाद, हमारे द्वारा संशोधित औसत वार्षिक व्यय रु. 1190.66 करोड़ परिगणित किया गया है।
- (vi). (क). एमबीपीटी ने वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार नियोजित पूंजी निर्धारित की है। एमबीपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित 31 मार्च 2018 को निवल अचल परिसंपत्तियों जमा प्रगतिधीन पूंजी पर विचार किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, एमबीपीटी ने बताया है कि केपटिव बर्थों के संबंध में पत्तन द्वारा कोई व्यय नहीं किया गया है।
- (ख). कार्य पूंजी में मालसूची, विविध देनदार और रोकड़ शेष शामिल हैं। मालसूची तथा विविध देनदार वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार परिकलित किया देखा गया है। तथापि, मानदंडों के अनुसार परिकलित रु. 10.03 करोड़ का मालसूची मूल्य मालसूची मूल्य अर्थात् रु. 9.07 करोड़ से अधिक देखा गया है जैसाकि वर्ष 2017-18 के वार्षिक लेखों में दर्शाया गया है। तदनुसार, कार्य पूंजी के परिकलन के लिए मालसूची को लेखापरीक्षित वार्षिक लेख 2017-18 के अनुसार रु. 9.07 करोड़ तक सीमित किया गया है। रोकड़ शेष को मासिक रोकड़ व्ययों, मूल्यहास अतिरिक्त, को खाते में लेते हुए एमबीपीटी द्वारा परिकलित किया गया है, परंतु संपदा गतिविधि के रोकड़ व्ययों सहित। चूंकि संपदा गतिविधि को प्रशुल्क नीति, 2018 के परिदृश्य से अलग रखा गया है,

इसलिए संपदा गतिविधि तथा रेलवे गतिविधि से संबंधित व्ययों को अलग रखते हुए एक माह के रोकड़ व्ययों पर विचार करने के लिए पुनर्गणना की गई है और एमबीपीटी द्वारा निर्धारित रु. 97.50 करोड़ की अपेक्षा रु. 59.46 करोड़ निर्धारित की गई है।

- (ग). संशोधित कार्य पूंजी सहित कुल नियोजित पूंजी एमबीपीटी द्वारा निर्धारित रु. 1774.76 करोड़ की अपेक्षा रु. 1766.59 करोड़ परिगणित होती है।
- (घ). 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ संशोधित नियोजित पूंजी पर परिगणित किया गया है और रु. 282.65 करोड़ से अधिक है जोकि एआरआर परिकलन में सुविचारित किया गया है।
- (vii). एआरआर तीन वित्तीय वर्षों 2015-16 से 2017-18 के लिए 31 मार्च 2018 को व्यय का औसत रु. 1190.66 करोड़ जमा नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ रु. 282.65 करोड़ कुल रु. 1473.31 करोड़ का औसत है। इसके अलावा, वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर वर्ष 2018-19 के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत की दर से 3.45 प्रतिशत सूचकांकित किया गया है। सूचकांकित एआरआर वर्ष 2018-19 के लिए रु. 1524.14 करोड़ परिगणित होता है, जबकि एमबीपीटी द्वारा परिगणित सूचकांकित एआरआर रु. 1544.95 करोड़ है।
- (viii). एमबीपीटी ने अपने द्वारा यथा परिगणित सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) में रु. 193.33 करोड़ की राशि जोड़ी थी जोकि मजदूरी संशोधन बकाया राशियों और पेंशन बकाया राशियों की कुल राशि रु. 580.00 करोड़ का 1/3वां था। चूंकि उक्त व्यय 2015-16 से 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में दर्शाया गया दिखाई नहीं देता है, इसलिए हमारे द्वारा उक्त व्यय पर विचार नहीं किया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2018-19 के लिए एआरआर रु. 1524.14 करोड़ परिगणित होता है, जबकि एमबीपीटी द्वारा परिगणित अधिकतम सूचकांकित एआरआर रु. 1738.29 करोड़ था।
- (ix). सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित पत्तन द्वारा किए गए एआरआर गणना की विस्तृत गणना पर इसके अधीन विश्वास किया गया है कि संशोधन रेलवे व्यय और मालसूची से संबंधित समायोजनों तथा कार्य पूंजी के शीर्ष के अधीन रोकड़ शेष के अपवर्जन के संबंध में संशोधन किया जाएगा जैसाकि ऊपर चर्चा की गई है। एमबीपीटी द्वारा प्रेषित अधिकतम सूचकांकित एआरआर और हमारे द्वारा यथा सुविचारित का सार नीचे दिया गया है:

(राशि लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	एमबीपीटी द्वारा यथा अनुमानित	हमारे द्वारा यथा सुविचारित
1.	वर्ष 2015-16, 2016-17 तथा 2017-18 के लिए औसत व्यय	120,946.81	119,066.03
2.	31-03-2018 को निवल अचल परिसंपत्ति, प्रगतिधीन पूंजी सहित नियोजित पूंजी और मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	177,476.31	176,658.85
3.	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	28,396.21	28,265.42
4.	31 मार्च 2018 को एआरआर (4=1+3)	154,495.35	147,331.45
5.	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (3.45 प्रतिशत)		152,414.38
6.	मजदूरी बकायों तथा पेंशन संशोधन का प्रभाव	19,333.33	-शून्य-
7.	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	173,828.68	152,414.38
8.	प्रस्तावित दरमान में एमबीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व	148,512.24	148,512.24

- (x). (क). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यास वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार शक्तियों का सामना करने के लिए दरों के निर्धारण में बदलाव कर सकते हैं और प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित सूचकांकित एआरआर के अधिकतम की सीमा के भीतर दरमान तैयार कर सकते हैं। वर्ष 2017-18 के लिए वास्तविक आय को एमबीपीटी द्वारा आधार रूप में लिया गया है और उसके बाद पत्तन ने अपने द्वारा मांग की गई वृद्धि के प्रस्तावित प्रतिशत को लेखा में लेते हुए भविष्य के लिए राजस्व का अनुमान लगाया था। प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.5 के अनुसार, एसओआर तैयार करने के लिए, एमबीपीटी ने अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर तैयार करने के लिए, वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के जीआरटी तथा टनों में वास्तविक कार्गो यातायात पर विचार किया था।
- (ख). प्रपत्र-3 में राजस्व अनुमानन की संवीक्षा पर, यह देखा गया है कि प्रशुल्क के प्रस्ताव स्तर पर प्रशुल्क तथा राजस्व के मौजूदा स्तर पर पहुंचने के लिए मौजूदा प्रशुल्क तथा प्रस्तावित प्रशुल्क कंटेनर प्रशुल्क तथा पोतांतरण कंटेनर प्रशुल्क के मामले में एमबीपीटी के मौजूदा एसओआर तथा प्रस्तावित एसओआर से मेल नहीं खाता है। इसपर ध्यान दिलाये जाने पर, पत्तन ने बताया था कि सामान्य कंटेनर तथा पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रशुल्क परिवहन प्रभारों की लागू रियायत की कटौती के बाद सुविचारित किया गया है जब उपयोक्ताओं ने खंड 5ग/पपद्ध के अनुसार अपनी स्वयं की व्यवस्था की थी। एमबीपीटी ने प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर राजस्व तथा प्रशुल्क के

प्रस्तावित स्तर पर राजस्व पर पहुंचने के लिए सुविचारित प्रशुल्क का विवरण भी भेजा है। एमबीपीटी द्वारा बताई गई स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (ग). जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2017-18 में प्रहस्तिता यातायात को एमबीपीटी द्वारा वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार यथा अपेक्षित एसओआर तैयार करने के लिए आधार रूप में लिया गया है। ऐसा करते समय, इस संबंध में एमबीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्तावों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित कुछ प्रशुल्क आदेशों द्वारा एमबीपीटी के एसओआर में हुए अनुवर्ती संशोधनों का प्रभाव एमबीपीटी द्वारा नहीं लिया गया है। हमारे अनुरोध पर, एमबीपीटी ने गोदियों में प्रहस्तिता कार्गो के लिए लागू प्रभारों के 35 प्रतिशत की दर से स्टीवडोरिंग प्रभारों, आंतरिक लंगरगाह में प्रहस्तिता कार्गो के लिए, उतराई प्रभारों के संशोधन तथा जल सुविधा प्रभारों और गारबेज रिसेशन फैसिलिटी के लिए निर्धारित प्रभारों के संशोधन के आहरण से प्राप्त होने वाले राजस्व के प्रभाव पर विचार करते हुए संशोधन राजस्व विवरण भेजा था, जोकि एमबीपीटी के एसओआर के पिछले सामान्य संशोधन के बाद किया गया था।
- (घ). जैसाकि पहले बताया गया है, एमबीपीटी का एसओआर पिछली बार 2016-17 में संशोधित किया गया था। उसके बाद, पोत से संबंधित कार्यनिष्पादन मानकों के कारण, एमबीपीटी ने वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान लागू वृद्धि कारक द्वारा पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) से सूचकांकित किया दिखाई देता है। एमबीपीटी ने वर्ष 2018-19 में प्रचलित सूचकांकित दरों में 10 प्रतिशत वृद्धि करने की मांग की थी। तथापि, प्रपत्र-3 में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय अनुमानन में, पोत संबंधित आय में 10 प्रतिशत की वृद्धि वर्ष 2017-18 को पोत संबंधित आय पर मूल्यांकित की गई है। इस ओर ध्यान दिलाये जाने पर, एमबीपीटी ने 2018-19 की आय में 10 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर संशोधित पोत संबंधित आय अनुमानन भेजा था।
- (ङ). वर्ष 2017-18 में एमबीपीटी द्वारा प्रहस्तिता वास्तविक कार्गो यातायात 628.12 लाख टन बताया गया है। विलंबशुल्क तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों (सिवाय पीओएल, एलपीजी/एलएनजी, खाद्य तेल तथा थोक रसायन घाटशुल्क) सहित कार्गो एवं कंटेनर संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि पर विचार करते हुए, पीओएल, एलपीजी/एलएनजी, खाद्य तेल एवं थोक रसायनों के घाटशुल्क प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि, लाइसेंस शुल्कों में 10 प्रतिशत वृद्धि और पोत संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत वृद्धि और बर्थ किराया प्रभारों के 40 प्रतिशत की दर से लंगरगाह प्रभारों के युक्तिकरण और 2017-18 के वास्तविक व्यय के आधार पर पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवरी 'ओ' प्वाइंट/हे बंदर/इंदिरा डॉक/नेवल डॉक यार्ड तक पाइपलाइनों के प्रयोग के लिए प्रभारों के संशोधन के कारण होने वाली अतिरिक्त आय, एमबीपीटी ने प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर रु. 1485.12 करोड़ के राजस्व अनुमानन पर पहुंचा है।
- (xi). (क). लाइसेंस शुल्कों में 10 प्रतिशत वृद्धि के संबंध में, यह याद आता है कि वर्ष 2016 में एमबीपीटी के प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, एमबीपीटी ने एमबीपीटी की लागत स्थिति के आधार पर और भूमि नीति दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यपद्धति को अंगीकृत किए बिना लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों तथा भंडारगृह प्रभारों में 70 प्रतिशत वृद्धि की मांग की थी। एमबीपीटी के पिछले सामान्य संशोधन आदेश में यथा बताये गए कारणों से, इस प्राधिकरण ने 2016 में एमबीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन अनुमोदित करते समय पत्तन द्वारा उस समय तदर्थ आधार पर पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित पट्टा किरायों में वृद्धि प्रदान की थी और तब एमबीपीटी को सलाह दी गई थी कि भारत के राजपत्र में उक्त आदेश की अधिसूचना की तारीख से 3 महीनों के भीतर 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में दिए गए विनिर्दिष्टों का अनुसरण करते हुए एक सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार तथा दाखिल किया जाए।
- (ख). इस परिप्रेक्ष्य में, एमबीपीटी ने अपने मौजूदा प्रस्ताव में वर्ष 2016 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तदर्थ दरों पर एसओआर के अध्याय 3 के खंड 3.3 के अधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों में 10 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है।
- (ग). एलएसी रिपोर्ट का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि 2017-18 के रेडी रिकनर के अनुसार, खुली भूमि के लिए पट्टा किराये रु. 485/- प्रति वर्गमी. प्रति माह परिगणित होता है, उपर्युक्त तल पर कार्यालय/वाणिज्यिक के लिए पट्टा किराये रु. 978.50 प्रति वर्गमी. प्रति माह परिगणित होता है और भूतल पर कार्यालय/वाणिज्यिक के लिए पट्टा किराये रु. 1284.50 प्रति वर्ग मी. प्रतिमाह परिगणित होता है। एमबीपीटी ने यह भी बताया है कि भूमि का कोई लेनदेन शामिल नहीं है। निविदा के अनुसार पट्टा किराया रु. 155.23 प्रति वर्गमी. प्रतिमाह बताया गया है। एमबीपीटी द्वारा नियुक्त मूल्यांकनकर्ता द्वारा यथा निर्धारित पट्टा किराया खुले क्षेत्र के लिए रु. 385/- प्रति वर्गमी. प्रतिमाह है।
- उपर्युक्त मूल्यांकन के आधार पर, एलएसी ने अपनी रिपोर्ट में यह देखा था कि मूल्यांकन रिपोर्ट के अनुसार पट्टा दरें एमबीपीटी के एसओआर में निर्धारित किरायों से 114 प्रतिशत से 655 प्रतिशत अधिक हैं। एलएसी ने यह भी देखा था कि रेडी रिकनर दरों के अनुसार, पत्तन खुली भूमि के लिए प्रभारों में 471 प्रतिशत की वृद्धि और कार्यालय/वाणिज्यिक क्षेत्र के लिए प्रभारों में 1790 प्रतिशत वृद्धि की मांग कर सकता है। एलएसी ने यह भी देखा था कि चूंकि लाइसेंस शुल्क में वर्ष 2016 में 70 प्रतिशत तक पहले ही बढ़ोतरी की जा चुकी है, जैसाकि ऊपर बताया गया है किसी और वृद्धि को ट्रेड वहन नहीं कर पाएगा। इसके अलावा, एलएसी का यह भी मत है कि चूंकि पत्तन को मुख्यतः पोत संबंधित गतिविधियों और कार्गो संबंधित गतिविधियों से राजस्व प्राप्त होता है, इसलिए पत्तन में एक्जिम कार्गो के भंडारण की गतिविधि अलग से नहीं मानी जाएगी। भंडारण सुविधा पत्तन की आयात/निर्यात गतिविधियों के मुख्य उद्देश्य के लिए अनुपूरक आधार पर उपलब्ध करवाई जा रही है और भंडारण प्रभार पत्तन जिससे पोत तथा कार्गो संबंधित प्रभार वसूल किए जाते हैं, के माध्यम से प्रहस्तिता किए जा रहे कार्गो के लिए वसूल किए जा रहे हैं। इस प्रकार, एलएसी का यह मानना है कि भंडारण में किसी प्रकार की अधिक वृद्धि कार्गो यातायात के लिए हानिकारक होगी, इससे यातायात और कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधियों से प्राप्त होने वाले राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता रहेगा। विचार करते हुए कि कार्गो के अंतरण भंडारण के लिए पत्तन उपयोक्ताओं को क्षेत्र का आबंटन सीमित अवधि के लिए है और चूंकि भूमि नीति दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट कारकों में उच्चतम के अंगीकरण का लक्ष्य लम्बी अवधि के लिए भूमि आबंटित करने के लिए लागू किया जाना है, इसलिए एलएसी ने महसूस किया था कि अंतरण कार्गो के भंडारण के लिए किराये निर्धारित करने के लिए विभिन्न कारकों में उच्चतम दर लागू करना लाभप्रद नहीं होगा।

इस प्रकार, एलएसी ने अपनी रिपोर्ट में वर्ष 2016 में यथा अनुमोदित दरों को 31 मार्च 2019 तक की अवधि के लिए जारी रखने की सिफारिश की थी। इसके अलावा, यह दिया गया है कि एमबीपीटी के एसओआर का सामान्य संशोधन 01 अप्रैल 2019 से आगे के लिए देय है, इसलिए एलएसी ने इसके सामान्य एसओआर में यथा दी गई अन्य दरों के साथ किरायों में संशोधन करने की सिफारिश की थी। इस संबंध में, एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड ने किरायों में 10 प्रतिशत की वृद्धि की सिफारिश की थी। भंडारण प्रभारों में वृद्धि के कारण अतिरिक्त राजस्व एमबीपीटी द्वारा रु. 29.88 करोड़ परिगणित किया गया है और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व का अनुमान लगाने के समय एमबीपीटी द्वारा इसे लिया गया है।

पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर और चूंकि भूमि नीति दिशानिर्देश एलएसी को सभी कारकों में से उच्चतम किराये नहीं चुनने के लिए लिखित में कारण दर्ज करते हुए और एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड की सिफारिश के आधार पर अनुमति देते हैं और चूंकि प्रस्तावित भंडारण प्रभारों के संबंध में उपयोक्ताओं में से किसी ने भी आपत्ति नहीं उठाई थी, इसलिए यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, किरायों में 10 प्रतिशत की वृद्धि अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

- (घ). संदर्भित मामले से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान, विचार करते हुए कि लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों का निर्धारण भूमि नीति दिशानिर्देशों में दिए गए विनिर्दिष्टों पर आधारित है, एमबीपीटी से अनुरोध किया गया था कि लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों और भंडारण प्रभारों के निर्धारण को इसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव से अलग किया जाए, और भूमि नीति दिशानिर्देशों में दिए गए विनिर्दिष्टों का अनुसरण करते हुए एक सुविश्लेषित प्रस्ताव दाखिल किया जाए। इस संबंध में, एमबीपीटी ने कहा है कि कार्गो भंडारण आयातकों तथा निर्यातकों के लिए ट्रेड के कार्यकलापों को सुगम बनाने वाली पत्तनों की महत्वपूर्ण मुख्य गतिविधियों में से एक है। इस प्रकार, एमबीपीटी का मत है कि कार्गो भंडारण गतिविधि पोतों से कार्गो की लदाई/उतराई से संबंधित है और संपदा किरायों से सीधे संबंधित नहीं है। अतः, एमबीपीटी ने उक्त दरों को एमबीपीटी के एसओआर से अलग करने का अनुरोध किया था, परंतु इसके बजाय, अध्याय 3, खंड 3.3 और अध्याय 5, खंड 5 (ड) में 'लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारण प्रभार' के नाम को 'भंडारण प्रभारों' में बदलने का अनुरोध किया था।

पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर, यह प्राधिकरण भंडारण प्रभारों को सामान्य एसओआर से अलग नहीं करने और एमबीपीटी के एसओआर के अध्याय 3, खंड 3.3 में लाइसेंस (भंडारण) शुल्क तथा भंडारण प्रभार के नाम को भंडार प्रभारों में बदलने तथा अध्याय 5, खंड 5 (ड) में कटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों का नाम कटेनरों पर भंडारण प्रभार करने के एमबीपीटी के अनुरोध को स्वीकार करता है। यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि तुना पत्तन (दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी)) में सामान्य कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों का नाम आदेश संख्या टीएमपी/20/2018-डीपीटी दिनांक 14 जून 2019 द्वारा सामान्य कार्गो के लिए भंडारण प्रभारों के रूप में संशोधित किया गया है।

- (xii). विदेशी/तटीय/अंतर्देशीय पोतों के मामले में मौजूदा एसओआर में अमेरिकी सेंट और भारतीय पैसे में निर्धारित लंगरगाह प्रभार बहुत ही अत्यल्प बताये गए हैं। वर्तमान सामान्य संशोधन में, पत्तन ने सेंट और पैसे में लंगरगाह प्रभारों की वसूली की इकाई को हटाने का संकल्प लिया था और इस आधार पर बर्थ किराया प्रभारों के 40 प्रतिशत की दर से लंगरगाह प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव किया था कि लंगरगाह के बहुत ही सदृश्य है। हालांकि इस तरह अमेरिकी डॉलर तथा भारतीय रुपये में लंगरगाह प्रभारों का निर्धारण किए जाने से मौजूदा लंगरगाह प्रभारों की तुलना में विदेशगामी पोतों के मामले में 876 प्रतिशत और तटीय पोतों के मामले में 1408 प्रतिशत की वृद्धि होगी, इसलिए पत्तन ने यह पत्तन उपयोक्ताओं की समझ पर छोड़ दिया है कि वे मुम्बई पत्तन जलमार्गों के निकट विभिन्न अन्य पत्तनों अथवा एमबीपीटी में कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपयोक्ताओं के लिए तुलनात्मक लागत लाभ प्राप्त करें। लंगरगाह प्रभारों के युक्तिकरण के कारण अतिरिक्त राजस्व एमबीपीटी द्वारा रु. 78.10 करोड़ परिगणित किया गया है और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व का अनुमान लगाने के समय एमबीपीटी द्वारा इसे लिया गया है।

पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर और बाजार की शक्तियाँ तथा पत्तन के वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर दरें निर्धारित करने के लिए पत्तन को उपलब्ध अधिक को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित खंड 2.15 में लंगरगाह प्रभार अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

- (xiii). एमबीपीटी के पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवरी 'ओ' प्वाइंट/हे बंदर/इंदिरा डॉक/नेवल डॉक यार्ड तक पाइपलाइनों का उपयोग करने के लिए प्रभार (खंड 9.4) में इस सुविधा के लिए वर्ष 2017-18 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक व्यय के आधार पर मौजूदा प्रशुल्क के संदर्भ में 199 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, एमबीपीटी ने प्रस्तावित वृद्धि के औचित्य में विभिन्न लागत घटकों अर्थात् प्रत्यक्ष लागत, मूल्यह्रास, प्रशासनिक लागत, प्रबंधन उपरिचयों पर विचार करते हुए एमबीपीटी के पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवरी 'ओ' प्वाइंट/हे बंदर/इंदिरा डॉक/नेवल डॉक यार्ड तक पाइपलाइनों के उपयोग के लिए प्रति घंटा प्रभार पर पहुंचने के लिए विस्तृत लागत पत्रक भेजा था। पाइपलाइनों के उपयोग के लिए प्रभारों के लेखा पर अतिरिक्त राजस्व एमबीपीटी द्वारा रु. 12.92 करोड़ परिगणित किया गया है और प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व का अनुमान लगाने के समय इसे एमबीपीटी द्वारा लिया गया है। एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित लागत व्योरो के आधार पर और चूंकि एमबीपीटी के पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवरी 'ओ' प्वाइंट/हे बंदर/इंदिरा डॉक/नेवल डॉक यार्ड तक (खंड 9.4) पाइपलाइनों का उपयोग करने के लिए प्रभारों की प्रस्तावित वृद्धि पर किसी भी उपयोक्ता द्वारा आपत्ति नहीं उठाई गई है इसलिए यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित उक्त प्रभार अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

- (xiv). इस प्रकार, विलंबशुल्क तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों (सिवाय पीओएल, एलपीजी/एलएनजी, खाद्य तेल तथा थोक रसायन घाटशुल्क) सहित कार्गो एवं कटेनर संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि पर विचार करते हुए, पीओएल, एलपीजी/एलएनजी, खाद्य तेल एवं थोक रसायनों के घाटशुल्क प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि, लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों में 10 प्रतिशत वृद्धि और पोत संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत वृद्धि और बर्थ किराया प्रभारों के 40 प्रतिशत की दर से प्रस्तावित लंगरगाह प्रभारों और पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवरी 'ओ' प्वाइंट/हे बंदर/इंदिरा डॉक/नेवल डॉक यार्ड तक पाइपलाइनों के प्रयोग के लिए संशोधित प्रभार एमबीपीटी द्वारा रु. 1485.12 करोड़ परिगणित किया गया है। जैसाकि देखा जा सकता है, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर रु. 1485.12 करोड़ के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमान रु. 1524.14 करोड़ की अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर), जैसाकि पहले गणना की गई थी, से कम है, इससे रु. 39.02 करोड़ का अंतर छोड़ते हुए, जिसे पत्तन द्वारा अनाच्छादित छोड़

दिया गया है। दूसरे शब्दों में, सहमत प्रशुल्क में वृद्धि के साथ, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आय नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत के प्रतिलाभ को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है जोकि रु. 282.65 करोड़ है। नियोजित पूंजी पर अनुमानित प्रतिलाभ 14.34 प्रतिशत परिगणित होता है।

- (xv). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, एसओआर का परिकलन, हमारे द्वारा यथा संशोधित **अनुबंध** रूप में संलग्न किया गया है।
- (xvi). इस स्थिति पर विचार करते हुए कि विलंबशुल्क सहित कार्गो संबंधित प्रभारों तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों और पोत संबंधित प्रभारों में वृद्धि, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा मांग की गई थी, अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के बहुत ही भीतर है और पत्तन के निर्णय पर आधारित है, यह प्राधिकरण विलंबशुल्क तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों (सिवाय पीओएल, एलपीजी/एलएनजी, खाद्य तेल तथा थोक रसायन घाटशुल्क) सहित कार्गो एवं कंटेनर संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत; पीओएल, एलपीजी/एलएनजी, खाद्य तेल एवं थोक रसायनों के घाटशुल्क प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि, लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों में 10 प्रतिशत वृद्धि, पोत संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत वृद्धि, लंगरगाह प्रभारों के युक्तिकरण और पीर पाउ मेनीफोल्ड से शिवरी 'ओ' प्वाइंट/हे बंदर/इंदिरा डॉक/नेवल डॉक यार्ड तक पाइपलाइनों के प्रयोग के लिए प्रभारों के संशोधन के लिए प्रवृत्त है।
- (xvii). संदर्भित मामले से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान एवं संयुक्त सुनवाई के दौरान, सभी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों ने अवसंरचना सुविधाओं, पाइलटों की उपलब्धता और एमबीपीटी में स्टेकहोल्डर्स के सामने पेश अन्य परिचालनात्मक मुद्दों की स्थिति के बारे में गंभीर चिंता व्यक्त की थी। अधिकांश उपयोक्ताओं ने एमबीपीटी के प्रतिवेदित खराब अवसंरचना पर विचार करते हुए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में वृद्धि पर भी आपत्ति उठाई थी। एमबीपीटी ने निवेदन किया है कि अवसंरचना सुविधाओं में सुधार करने के लिए विकास कार्य जैसे मुंबई हारबर चैनल तथा जेएन पत्तन चैनल को गहरा और चौड़ा करना, न्यू पीर पाव पियर में पीओएल के द्रव रसायन/विशेष ग्रेडों का प्रहस्तन करने के लिए दूसरे बर्थ का निर्माण, कच्चे तेल का प्रहस्तन करने के लिए 22 एमएमटीपीए की क्षमता वाले सुनेज मैक्स टैंकरों को सेवा प्रदान करने के लिए गहरे डुबाव वाला बर्थ, इंदिरा डॉक का अपग्रेडेशन, जवाहर द्वीप पर रिक्लेम किए गए क्षेत्र पर टैंक फार्म स्थापित करना, ऑटोमोबाइल हब, विश्वस्तरीय एकीकृत जलयान मरम्मत सुविधा विकसित करना, सड़कों का कंक्रीटीकरण करना। एमबीपीटी ने यह भी कहा है कि परिचालनात्मक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 14 अतिरिक्त पाइलटों की सेवाएं लेने की संभावनाओं का पता लगाने की प्रक्रिया में हैं। इस संबंध में, एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि अपनी अवसंरचना सुविधाओं में सुधार करने के लिए विभिन्न अवसंरचना विकास कार्यों में गति दे और पत्तन सेवाएं प्रदान करते समय उपयोक्ताओं की चिंताओं का ध्यान रखे। यह नोट किया जाए कि विलंबशुल्क सहित कार्गो संबंधित प्रभार और स्टीवडोरिंग प्रभार तथा पोत संबंधित प्रभारों में वृद्धि, जिसकी एमबीपीटी द्वारा मांग की गई है, अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के भीतर है। चूंकि एमबीपीटी द्वारा मांग की गई वृद्धि प्रशुल्क नीति, 2018 के विनिर्दिष्टों के परिदृश्य में है, इसलिए कार्गो तथा पोत संबंधित प्रभारों में प्रदत्त वृद्धि अपरिहार्य है। इस संबंध में, यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं। एमबीपीटी रियायतें तथा छूट की अनुमति देते हुए कम दरें वसूल करने के अपने अधिकार का इस्तेमाल कर सकता है। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, एमबीपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध है कि एसओआर में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं हो।
- (xviii). वर्तमान दरमानों में, 'दिवस' शब्द इस तरह परिभाषित किया गया है कि किसी दिन के 08.00 बजे से अगले दिन के 08.00 बजे समाप्त अवधि। एमबीपीटी ने अब 'दिवस' के समय में परिवर्तन कर दिन के 7.30 बजे से अगले दिन 7.30 पर समाप्त, ऐसा गोदी कार्यप्रणाली के पाली समय को ध्यान में रखते हुए किया गया है। प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।
- (xix). मौजूदा दरमान 'निःशुल्क अवधि' को इस तरह परिभाषित करता है कि वह अवधि जिस दौरान कार्गो/कंटेनर को विलंबशुल्क प्रभारों के निःशुल्क भंडारण की अनुमति दी जाएगी और इस अवधि में रविवार, सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैरकार्य दिवस शामिल नहीं होंगे। प्रस्तावित एसओआर में, पत्तन ने इस आधार पर 'कंटेनरों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क' को 'निःशुल्क अवधि' की परिभाषा के दायरे में रखने का प्रस्ताव किया है कि लाइसेंस (भंडारण) शुल्क निःशुल्क अवधि के बाद कंटेनरों पर वसूल किया जाता है। चूंकि मौजूदा परिभाषा कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि की अनुमति देने और उसके बाद भंडारण/विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली भी तथा चूंकि इसमें कोई विसंगति दिखाई नहीं देती है, इसलिए 'निःशुल्क अवधि' की मौजूदा परिभाषा निर्धारित करना जारी रहेगा।
- (xx). एमबीपीटी ने अपने प्रस्तावित दरमानों में 'अंतर्देशीय पोतों' की परिभाषा शामिल की है। 'अंतर्देशीय पोतों' को अंतर्देशीय पोत अधिनियम के अधीन पंजीकृत पोतों/बाजों के रूप में परिभाषित किया गया है और जो भारतीय जल सीमा के बाहर नहीं चल सकता और जो ऑफशोर आपूर्ति पोत की परिभाषा में नहीं आता है। समानान्तरतः, एमबीपीटी ने 'ऑफशोर आपूर्ति पोत' की मौजूदा परिभाषा में बदलाव करने का प्रस्ताव किया है। अंतर्देशीय पोत की परिभाषा शुरू करने और ऑफशोर आपूर्ति पोत की परिभाषा में प्रस्तावित बदलाव, पोतों की दोनों श्रेणी के बीच स्पष्ट रूप से सीमा रेखा खींचता है। यह अनुमान लगाया गया है कि पत्तन ने अंतर्देशीय पोत के लिए परिभाषा शामिल करने तथा ऑफशोर आपूर्ति पोत की परिभाषा में बदलाव प्रस्तावित करते समय पूरा ध्यान रखा है, ताकि किसी कानूनी/परिचालनात्मक मुद्दों से बचा जा सके। चूंकि अंतर्देशीय पोत के लिए परिभाषा शामिल करने का प्रस्ताव और ऑफशोर आपूर्ति पोत की परिभाषा में प्रस्तावित परिवर्तन बेहतर स्पष्टता के लिए बताया गया है, इसलिए इसे अनुमोदित किया गया है।
- (xxi). पत्तन ने अपने प्रस्तावित एसओआर में एक नई परिभाषा 'माफी' शामिल की है। 'माफी' को यह अर्थ परिभाषित करने के लिए प्रस्तावित किया गया है कि बड़ी मद की लदाई के लिए मोबाइल लदाई प्लेटफार्म, आरओ-आरओ पोतों द्वारा परिवहन सुविधा प्रदान करना और कंटेनरों के बराबर मानना। 'माफी' की परिभाषा किसी भी महापत्तन न्यास के एसओआर में निर्धारित नहीं की गई है। यह अनुमान लगाना गलत होगा कि पत्तन, उक्त परिभाषा को शामिल किए जाने का प्रस्ताव करते समय, इसका पूरा ध्यान रखेगा, ताकि किसी कानूनी/परिचालनात्मक मुद्दों से बचा जा सके। चूंकि उक्त परिभाषा शामिल करना बेहतर स्पष्टता के लिए बताया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 'माफी' की परिभाषा शामिल करने को अनुमोदित करता है।
- (xxii). पत्तन ने अपने प्रस्तावित एसओआर में 'ऑस्टिंग वरीयता' एक नई परिभाषा शामिल की है। जब बर्थ में एक कार्यगत पोत को बर्थ से हटाया (ऑस्टिड) किया जाता है और दूसरे कार्गो/क्रूज पोत को व्यवस्थित करने के लिए स्ट्रीम/अन्य बर्थ पर स्थानांतरित किया जाता है, ऐसे आवागमन को 'ऑस्टिंग वरीयता' के रूप में मानने का प्रस्ताव किया गया है। एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित परिभाषा सही पाई गई है। चूंकि 'ऑस्टिंग

वरीयता' की परिभाषा शामिल करना स्पष्टता के लिए प्रस्तावित किया बताया गया है, इसलिए एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित उक्त परिभाषा अनुमोदित की गई है।

- (xxiii). एमबीपीटी ने 'जलयान भंडारों' की परिभाषा शामिल की है, ताकि इसकी दैनिक आवश्यकताओं जैसे भोजन, पानी, सफाई सामान, चिकित्सा आपूर्तियां, सुरक्षा आपूर्तियां, पुर्जे आदि को पूरा करने के लिए जलयान के बोर्ड पर माल पहुंचाया जा सके। विचार करते हुए कि उक्त परिभाषा बेहतर स्पष्टता के लिए शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 'जलयान भंडार' की परिभाषा शामिल किए जाने को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxiv). एमबीपीटी के एसओआर का खंड 2.1 (ख) विविध पोतों जैसे ऑफ शोर आपूर्ति पोत, सर्वेक्षण पोत तथा विशिष्ट आपूर्ति पोत, फ्लोटिंग क्रैन, रिग पोत, ड्रेजर, निर्माणाधीन पोत, टेलीग्राफ पोत, टग नावें, यात्री नावें, फिशिंग ट्रॉलर्स, सेल्फ-प्रोपेल्ड बार्ज, डम्ब बार्ज, लैश बार्ज, आनंद नाव, कंट्री क्रॉफ्ट्स, क्रू नावें आदि के लिए समेकित पाइलटेंज तथा टोवेज प्रभार निर्धारित करता है। एमबीपीटी ने इस आशय की टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि ऊपर उल्लिखित पोतों के लिए समेकित पाइलटेंज तथा टोवेज प्रभार गतिविधि में शामिल निश्चित लागत वसूल करने के लिए न्यूनतम 1000 जीआरटी पर वसूल किया जाएगा। एमबीपीटी ने यह स्थापित नहीं किया है कि 1000 जीआरटी का न्यूनतम स्तर कैसे निर्धारित किया जाएगा जिससे पत्तन अपने निश्चित लागतों पर वसूल कर सकेगा। समेकित पाइलटेंज तथा टोवेज की वसूली के लिए न्यूनतम स्तर निर्धारित करने के कारण पत्तन को होने वाली अतिरिक्त आय पत्तन द्वारा ली गई दिखाई नहीं देती है। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी को शामिल करना स्वीकार नहीं किया गया है।
- (xxv). क्र.सं. (1) में खंड 2.1 और 2.2 के लिए सामान्य टिप्पणियां, विभिन्न घटनाओं की सूची बनायें, जहां पोतों का स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण के रूप में विचार किया जाएगा। एमबीपीटी ने इस आशय से उक्त खंड में नई टिप्पणी (x) शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि जब कभी पत्तन मशीनरी खराब होने जैसे लॉक गेट का काम नहीं करना, टग का कार्य नहीं करना, पाइलट का उपलब्ध नहीं होना अथवा यदि बर्थ उपलब्ध नहीं हो के कारण पोतों का स्थानांतरण करना पड़ता है तो ऐसे स्थानांतरण को पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा। प्रस्तावित टिप्पणी शामिल करना बताया गया है, वर्तमान में, पत्तन मशीनरी के खराब होने के कारण पोतों के स्थानांतरण के लिए कोई शर्त निर्धारित नहीं की गई है। प्रस्तावित टिप्पणी उचित तथा उपयोक्ताओं को राहत देने वाली प्रतीत होती है। इसलिए, यह प्राधिकरण उक्त टिप्पणी को अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।
- (xxvi). खंड 2.11 (I) में निर्धारित परीक्षा शुल्क को रु. 217.17 से बढ़ाकर रु. 1000/- करने का प्रस्ताव किया गया है। इसी तरह, खंड 2.11 (I) में निर्धारित लाइसेंस शुल्क/नवीकरण शुल्क/डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करना शुल्क को रु. 43.47 से बढ़ाकर रु. 500/- करने का प्रस्ताव किया गया है। खंड 2.11 (III) में निर्धारित लाइसेंस के विलंबित नवीकरण के लिए जुर्माने हेतु प्रभार भी रु. 580/- से बढ़ाकर रु. 1000/- प्रति लाइसेंस (यदि नवीकरण 30 दिनों के बाद और 60 दिनों तक किया जाता है), रु. 1161/- से बढ़ाकर रु. 2000/- प्रति लाइसेंस (यदि नवीकरण 60 दिनों के बाद और 120 दिनों तक किया जाता है) और रु. 1741/- से बढ़ाकर रु. 3000/- प्रति लाइसेंस (यदि नवीकरण 120 दिनों के बाद किया जाता है) का प्रस्ताव किया गया है। इसके अलावा, हारबर क्रूज पार्टी के लिए अनुमति हेतु प्रभार रु. 1161/- से बढ़ाकर रु. 5000/- प्रति क्रूज करने का प्रस्ताव किया गया है। ऊपर यथा सूचीबद्ध सेवाएं एमबीपीटी के दिनादिन पत्तन परिचालनों की सामान्य प्रक्रिया में नहीं हैं। रु. 39.02 करोड़ के राजस्व अंतर पर विचार करते हुए, जैसाकि पहले बताया गया है, यह अनुमान लगाया गया है कि इस लेखा पर अर्जित कोई अतिरिक्त राजस्व राजस्व अंतर में समाहित किया जाता सकता है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर तथा विचार करते हुए कि एमबीपीटी के प्रस्ताव को इसके न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है और चूंकि किसी भी उपयोक्ता ने उक्त वृद्धियों पर आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित ऊपर यथा सूचीबद्ध विभिन्न लाइसेंस शुल्कों के लिए प्रभार अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।
- (xxvii). खंड 2.11 (II) में, जो विभिन्न हारबर क्रॉफ्टों के लिए जल सुविधा हेतु लाइसेंस शुल्क निर्धारित करता है, पत्तन ने इस आधार पर क्र.सं. 1 पर आरओ-पेक्स पोतों के लिए लाइसेंस शुल्क शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि आरओ-पेक्स सेवाएं शुरू करने का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है।
- इसके अलावा, क्र.सं. 1 पर काटामारान्स तथा होवरक्राफ्ट के लिए यथा निर्धारित मौजूदा लाइसेंस शुल्क को रु. 46.26 से बढ़ाकर रु. 76.33 प्रति जीआरटी प्रतिमाह करने का प्रस्ताव किया है और स्पीड नावों के लिए लाइसेंस शुल्कों को रु. 46.26 से बढ़ाकर रु. 101.77 प्रति जीआरटी प्रतिमाह करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने 10 जीआरटी तक की आनंद नावों के लिए भी लाइसेंस शुल्क शुरू किए हैं और 10 जीआरटी से अधिक की आनंद नावों के लिए रु. 107.77 प्रति जीआरटी प्रतिमाह और रु. 231.30 प्रति जीआरटी प्रतिमाह शामिल किया है, न्यासी बोर्ड के उदाहरण के अनुसार।
- पत्तन ने ऊपर दिए गए प्रस्तावित परिवर्तनों से होने वाले राजस्व प्रभाव को परिमाणित नहीं किया है। रु. 39.02 करोड़ के राजस्व अंतर पर विचार करते हुए, जैसाकि पहले बताया गया है, यह अनुमान लगाया गया है कि इस लेखा पर अर्जित अतिरिक्त राजस्व राजस्व अंतर में समाहित किया जा सकता है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर तथा विचार करते हुए कि एमबीपीटी के प्रस्ताव को इसके न्यासी बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त है और चूंकि उक्त वृद्धियों पर किसी भी उपयोक्ता ने आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए यह प्राधिकरण, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, काटामारान्स तथा होवरक्राफ्ट के लिए लाइसेंस शुल्क अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।
- (xxviii). एमबीपीटी के मौजूदा एसओआर के खंड 2.16 में टिप्पणी 4क, निर्धारित करती है कि पत्तन देयताओं का 32 प्रतिशत वसूल किया जाएगा यदि पोत जो पत्तन में प्रवेश करता है परंतु कोई कार्गो या यात्री उतारता या लेता नहीं है (अपवाद स्वरूप कार्गो की ऐसी उतराई तथा पुनःलदाई जो भी मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हो)। विचार करते हुए कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (एमपीटी एक्ट) का खंड 50ख विनिर्दिष्ट करता है कि जब एक पोत पत्तन में प्रवेश करता है परंतु वहां पर कोई कार्गो या यात्रियों को उतारता या लेता नहीं है (अपवाद स्वरूप कार्गो की ऐसी उतराई तथा पुनःलदाई जो भी मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हो), इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली दर पर पत्तन-देयता से वसूली की जाएगी और उससे अन्यथा प्रभार्य दर से आधे से अधिक नहीं होगी, एमबीपीटी ने उपर्युक्त पोतों पर पत्तन देयताओं की वसूली को मौजूदा 32

प्रतिशत से बढ़ाकर 50 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया है। चूँकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित निर्धारण एमपीटी अधिनियम में दिए गए विनिर्दिष्ट के अनुसार है, इसलिए प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित किया गया है।

- (xxix). पत्तन ने खंड 2.17 की टिप्पणी सं. 4 में नाव, कंटी क्राफ्ट, ड्रेजर्स, टगों और 1000 जीआरटी से कम की यात्री नावों, आनंद नाव तथा गोदियों में प्रवेश करने वाले लैंश बार्ज के मामले में बर्थ किराया प्रभारों की वसूली की इकाई को सभी पोत संबंधित प्रभारों में 10 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि के अलावा मौजूदा 'प्रति घंटा अथवा उसका भाग' से 'प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति जीआरटी अथवा उसका भाग' में करने का प्रस्ताव किया है। वसूली की इकाई में परिवर्तन इस आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है कि मौजूदा प्रभार बहुत ही अत्यल्प हैं और प्रस्तावित परिवर्तनों से दरों में अन्य महापत्तनों के बराबर दरों वृद्धि होगी, जहां दरें प्रति जीआरटी प्रति घंटा आधार पर निर्धारित की गई हैं। एमबीपीटी ने यह स्थापित नहीं किया है कि वसूली की इकाई में प्रस्तावित परिवर्तन से अन्य महापत्तनों के समान दरों में वृद्धि कैसे होगी। वसूली की इकाई में प्रस्तावित परिवर्तन के कारण पत्तन को होने वाली अतिरिक्त भी पत्तन द्वारा नहीं ली गई प्रतीत होती है। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी को शामिल किया जाना स्वीकार नहीं किया गया है। पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि वह नाव, कंटी क्राफ्ट, ड्रेजर्स, टगों और 1000 जीआरटी से कम की यात्री नावों, आनंद नाव तथा गोदियों में प्रवेश करने वाले लैंश बार्ज के लिए बर्थ किराया प्रभारों की वसूली हेतु इकाई दर के परिवर्तन के लिए पृथक प्रस्ताव औचित्य तथा उसपर राजस्व प्रभाव देते हुए प्रस्ताव लेकर आए।
- (xxx). कार्गो संबंधित प्रभारों की वसूली के संबंध में दिए गए मौजूदा विवरण के अनुसार, एमबीपीटी गोदी उप-विधियों के परिशिष्ट 'छ' में विनिर्दिष्ट प्रासंगिक क्षेत्रों के भीतर संव्यवहारित सभी यातायात पर प्रभार वसूली योग्य थे। इस आधार पर कि एमबीपीटी उप-विधियों को एमबीपीटी विनियमों से बदला जा रहा है, पत्तन ने प्रस्ताव किया है कि प्रभार गोदियों तथा गोदियों से बाहर सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्रों में संव्यवहारित सभी यातायात पर प्रभार्य होंगे। प्रस्तावित परिवर्तन अनुमोदित किया गया है।
- (xxxi). घाटशुल्क अनुसूची के अधीन, पत्तन ने इस आशय की टिप्पणी शामिल की है कि सामान्य घाटशुल्क का 50 प्रतिशत इस आधार पर ओवरसाइड प्रहस्तित कार्गो पर लागू होगा कि पत्तन ओवरसाइड उतराई तथा लदाई के माध्यम से परियोजना कार्गो की बड़ी मात्रा प्रहस्तित कर रहा है, जिसके लिए एमबीपीटी के एसओआर में प्रभार निर्धारित किए जाने की जरूरत है। विचार करते हुए कि बर्थ में कार्य कर रहे पोत से/में कार्गो की ओवरसाइड उतराई/नौभरण बर्थ में घाट से गुजरे बिना होगा, ओवरसाइड कार्गो प्रहस्तन के लिए निम्नतर घाटशुल्क दर का निर्धारण उचित है। इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
- (xxxii). निकासित नहीं किए गए माल को जब एमबीपीटी द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 61 या 62 के अधीन बेचा जाता है तो खंड 3.1 (ग) में यथा निर्धारित एमबीपीटी द्वारा बिक्री की पुष्टि की तारीख से 15 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकृत की गई थी। इस संबंध में, पत्तन ने कहा है कि मुम्बई आधारित बोलीदाता औपचारिकताएं पूरी करती हैं और विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि में डिलीवरी लेते हैं। तथापि, मुम्बई से इतर आधार रखने वाले बोलीदाता सामान्यता औपचारिकताओं को पूरा करने और डिलीवरी लेने में असमर्थ रहते हैं। ऐसे मामलों में, बोलीदाता डिलीवरी लेने के अनिच्छुक होते हैं क्योंकि उन्हें निःशुल्क दिनों की समाप्ति के बाद विलंबशुल्क का भुगतान करना होता है जोकि एक अवरोधक का कार्य करता है। इस प्रकार, मौजूदा बोलीदाताओं को बनाये रखने तथा ई-निविदा-सह-ई-नीलामी में भाग लेने के लिए और अधिक बोलीदाताओं को आकर्षित करने के लिए और बिक्री किए गए कार्गो की निकासी सुनिश्चित करने के लिए, पत्तन ने कस्टम ऑउट ऑफ चार्ज के प्रिंटआउट की प्राप्ति की तारीख से 15 कार्यदिवसों की निःशुल्क अवधि देने का प्रस्ताव किया है और जहां कस्टम ऑउट ऑफ चार्ज शामिल नहीं हों, वहां 15 कार्यदिवसों की निःशुल्क अवधि डिलीवरी आदेश की तारीख से स्वीकृत किया जाएगा। पत्तन के निर्णय के आधार पर और चूँकि प्रस्तावित प्रावधान उपयोक्ता के लिए सहज होगा, इसलिए प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।
- (xxxiii). खंड 4क में निर्धारित फ्लोटिंग क्रेनों के उपयोग को शासित करने वाले प्रभारों तथा शर्तों को इस आधार पर पत्तन द्वारा हटाया गया है कि एमबीपीटी के पास उपलब्ध मौजूदा पूर्ण फ्लोटिंग क्रेन बन्द की गई है और पत्तन के पास कोई अन्य फ्लोटिंग क्रेन नहीं हैं। इसी तरह, पत्तन के पास कोई टावर टाइप क्रेन, प्लेटफॉर्म ट्रक तथा 16 टन की फोर्कलिफ्ट नहीं हैं। इसलिए, पत्तन ने उपर्युक्त उपस्कर के उपयोग से संबंधित मौजूदा एसओआर में निर्धारित प्रभारों को हटाने के लिए प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित हटाया जाना स्वीकार किया गया है।
- (xxxiv). एमबीपीटी ने बताया है कि खंड 8.1 में निर्धारित यात्री शुल्कों की अनुसूची में सरलीकरण के लिए, इसने दो विभिन्न प्रभारों अर्थात् खंड 8.1 (i) – रु. 10.70 प्रति यात्री अधिकतम भीड़ घंटे सेवा के लिए (प्रातः 9.00 से 11.30 और सायं 5.00 से 8.00 बजे) और 8.1 (ii) – बिना अधिकतम भीड़ वाले घंटे सेवा के लिए रु. 5.14 प्रति यात्री जैसाकि मौजूदा एसओआर में है को आमेलित करते हुए उक्त प्रभार युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है और प्रस्तावित एसओआर में मौजूदा प्रशुल्क पर 10 प्रतिशत की वृद्धि के स्तर पर एकल प्रभार (रु. 11.77 प्रति यात्री) का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी ने मौजूदा एसओआर के 8.1 (iii) में टिप्पणी हटाने के लिए भी प्रस्ताव किया गया है जिसमें विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रभार गेटवे ऑफ इंडिया और मांडवा के बीच के मार्गों के मामले में यात्री क्षमता के 30 प्रतिशत पर और सभी अन्य मार्गों के मामले में यात्री क्षमता के 60 प्रतिशत पर परिगणित किए जाएंगे, बजाय इसके इसने सभी मार्गों पर 50 प्रतिशत की दर से यात्री प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव किया है। उपर्युक्त के अलावा, एमबीपीटी ने सभी मार्गों पर रु. 5 प्रति यात्री की दर से सुरक्षा शुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है।
- यह नहीं देखा गया है कि एमबीपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में राजस्व का अनुमान लगाने के समय प्रस्तावित संशोधनों के कारण राजस्व पर प्रभाव को नहीं लिया है। किन्तु, यात्री शुल्क पर सृजित होने वाला राजस्व बहुत पर्याप्त नहीं हो सकता और यह संभावना है कि इस लेखा पर अर्जित अतिरिक्त राजस्व रु. 39.02 करोड़ के राजस्व अंतर में समाहित किया जा सकता है, जैसाकि पहले बताया गया है। इस तरह, यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अनुसूची 8.1 "यात्री शुल्क" में संशोधन अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।
- (xxxv). एमबीपीटी में संभावित आरओ-पेक्स सेवा की शुरुआत के मददेनजर, एमबीपीटी ने रु. 40/- प्रति वाहन की दर से वाहन शुल्कों शामिल किए हैं। पत्तन ने यह भी निर्धारित किया है कि घोषित क्षमता के 60 प्रतिशत की दर से परिगणित किए जाने वाले प्रभार सभी मार्गों जहां वाहन अंतर्देशीय जलमार्गों के भीतर परिवहन किए जाते हैं, के मामले में पंजीकरण के प्रमाणपत्र के अनुसार हैं।

यह नहीं देखा गया है कि एमबीपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में राजस्व का अनुमान लगाने के समय प्रस्तावित संशोधनों के कारण राजस्व पर प्रभाव को नहीं लिया है। किन्तु, यात्री शुल्क पर सृजित होने वाला राजस्व बहुत पर्याप्त नहीं हो सकता और यह संभावना है कि इस लेखा पर अर्जित अतिरिक्त राजस्व रु. 39.02 करोड़ के राजस्व अंतर में समाहित किया जा सकता है, जैसाकि पहले बताया गया है। अतः प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित किया जाता है।

- (xxxvi). पत्तन ने इस आधार पर मोबाइल क्रेनों, फोर्कलिफ्ट तथा कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के मामले में दैनिक परमिट जारी किए जाने के लिए प्रभार शामिल किए हैं कि प्रभार मौजूदा एसओआर में तिमाही अथवा ड्रुलीकेट परमितों के लिए ही जारी किए जाने हेतु निर्धारित किए गए हैं। इसी तरह, पत्तन ने एलएमवी, बसों, टैक्सियों और मोटरसाइकिलों के लिए दैनिक/तिमाही परमित जारी किए जाने के लिए इस आधार पर प्रभार शामिल किए हैं कि इस संबंध में दरें उपलब्ध नहीं हैं। पत्तन ने व्यक्तियों को तिमाही परमित जारी करने के लिए भी प्रभारों का प्रस्ताव किया है।

यह नहीं देखा गया है कि एमबीपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में राजस्व का अनुमान लगाने के समय प्रस्तावित संशोधनों के कारण राजस्व पर प्रभाव को नहीं लिया है। किन्तु, यात्री शुल्क पर सृजित होने वाला राजस्व बहुत पर्याप्त नहीं हो सकता और यह संभावना है कि इस लेखा पर अर्जित अतिरिक्त राजस्व रु. 39.02 करोड़ के राजस्व अंतर में समाहित किया जा सकता है, जैसाकि पहले बताया गया है। इस तरह, यह प्राधिकरण एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित अनुसूची 8.1 “यात्री शुल्क” में संशोधन अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है।

- (xxxvii). गोदी क्षेत्र के भीतर कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर जैसे मोबाइल क्रेनों, फोर्कलिफ्ट, रीच स्टेकर, जेसीबी, आदि की पार्किंग के लिए खुले क्षेत्र के उपयोग हेतु पार्किंग प्रभारों से संबंधित एक नया खंड खंड 9.7 में एमबीपीटी द्वारा शामिल किया गया है। तथापि, यह नहीं देखा गया है कि एमबीपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में राजस्व का अनुमान लगाने के समय प्रस्तावित संशोधनों के कारण राजस्व पर प्रभाव को नहीं लिया है। किन्तु, यात्री शुल्क पर सृजित होने वाला राजस्व बहुत पर्याप्त नहीं हो सकता और यह संभावना है कि इस लेखा पर अर्जित अतिरिक्त राजस्व रु. 39.02 करोड़ के राजस्व अंतर में समाहित किया जा सकता है, जैसाकि पहले बताया गया है। अतः प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित किया जाता है।

- (xxxviii). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 3.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा, औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्गो हेतु कार्य निष्पादन मानक भी प्रतिबद्ध करेगा। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापसी समय और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय और पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाये गए किसी अन्य पैरामीटर के रूप में कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा। एमबीपीटी ने टन/दिवस में समग्र औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक नीचे दिए गए हैं:-

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन मानक	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
1).		
	समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	10000
(2)		
(क)	औसत वापसी समय (दिनों में)	2.50
(ख)	औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में)	0.15

एमबीपीटी द्वारा 1000 टन पर यथा प्रस्तावित प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में) पिछली वर्ष अर्थात् 2018-19 के दौरान पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविकताओं से कम देखा गया है। निम्नतर जलयान दिवस आउटपुट प्रस्तावित करने का कारण तेजी से मूव करने वाले कार्गो जैसे लौहा तथा स्टील में लगातार कटौती और धीमे चलने वाले कार्गो अर्थात् परियोजना कार्गो में वृद्धि के कारण एमबीपीटी द्वारा आरोपित की गई है। किन्तु, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित जलयान दिवस आउटपुट, एमबीपीटी द्वारा प्रेषित आंकड़ों के अनुसार, पिछले चार वर्षों के औसत की तुलना में अधिक देखा गया है।

औसत टीआरटी और औसत पूर्व बर्थिंग विराम के मामले में, यह पिछले चार वर्षों के लिए वास्तविकताओं की तुलना में उच्चतर देखा गया है। इस संबंध में, पत्तन ने बताया है कि पूर्वकाल में, गहरे डुबाव वाले पोत एमबीपीटी में बीपीएक्स/बीपीएस/तीन हारबर वॉल बर्थों में प्रहस्तित किए जाते थे। तथापि, चूंकि बीपीएक्स बर्थ को अंतर्राष्ट्रीय क्रूज टर्मिनल के रूप में विकसित किया जा रहा है, इसलिए गहरे डुबाव वाले पोतों को रोके जाने के परिणामस्वरूप पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय और पोतों के औसत वापसी समय (टीआरटी) में वृद्धि होगी।

प्रशुल्क नीति, 2018 में कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करने के लिए कोई कार्यपद्धति या आधार निर्धारित नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक एमबीपीटी के एसओआर के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान अनुमोदित कार्यनिष्पादन मानकों में सुधार हैं। इस प्रकार, एमबीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक एसओआर के साथ निर्धारित किए गए हैं।

- (xxxix) प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, एसओआर को भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक प्रतिवर्ष मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जा सकता है। एसओआर का ऐसा समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू होगा। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एसओआर में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन लागू है। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान

सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मौजूदा मामले में वर्ष 2018-19 के लिए सूचकांकन एसओआर परिकलन और एसओआर तैयार करने के लिए पहले ही सुविचारित किया जा चुका है। इस प्रकार एसओआर में अगला वार्षिक सूचकांकन वर्ष 2019-20 में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि तथा मुद्रास्फीति सूचकांक में वृद्धि के अधीन 1 मई 2020 से लागू होगा। ऐसी स्थिति में, एसओआर में इस आशय की एक टिप्पणी शामिल की गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। वार्षिक सूचकांकन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित मुद्रास्फीति सूचकांक में वृद्धि और एमबीपीटी द्वारा एसओआर के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के अधीन 1 मई 2020 से किया जाएगा। यदि एसओआर में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं, तो उस वर्ष विशेष के लिए एसओआर में कोई सूचकांकन नहीं होगा। प्रशुल्क नीति 2018 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि एसओआर में वार्षिक सूचकांकन कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वतः ही होगा। यह महापत्तन न्यासों से अपेक्षा नहीं करता है कि वे इसके लिए प्राधिकरण का रुख करें। पारदर्शिता बनाये रखने के लिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह संबद्ध उपयोक्ताओं एवं इस प्राधिकरण को कैलेंडर वर्ष के आखिर के एक महीने के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसंबर तक की अवधि के लिए अर्जित कार्यनिष्पादन मानक घोषित करें। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित किए जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर इस एसओआर में निर्धारित दरें स्वतः सूचकांकित कर सकता है। एसओआर का ऐसा समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू होगा। एमबीपीटी द्वारा सूचकांकित एसओआर के बारे में पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को बताया जाएगा।

- (xL) एमबीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता 31 मार्च 2019 तक थी। तथापि, इस प्राधिकरण ने सभी ग्यारह महापत्तन न्यासों को प्रशुल्क की वसूली 1 अप्रैल 2019 से 30 सितंबर 2019 तक अथवा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संशोधित एसओआर के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, करने की अनुमति दी थी। वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित एसओआर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद 3 वर्षों की अवधि के लिए वैध रहेगा।
- (xLi). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं। पत्तन, यदि ऐसा चाहें तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकते हैं। एमबीपीटी निम्नतर दरें वसूल करने और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान करने के अपने अधिकार का इस्तेमाल कर सकता है।
- (xLii). इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, एमबीपीटी यह सुनिश्चित करे कि एसओआर में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का कोई नुकसान नहीं होना चाहिए।
- (xLiii). यदि सुविचारित रिकार्ड के आमुख कोई त्रुटि पाई जाती है तो एमबीपीटी निर्धारित प्रशुल्क और निर्धारित शर्तों की समीक्षा के लिए भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।
- (xLiv). दरमानों को शासित करने वाली शर्तों में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन एमबीपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य/स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदन के लिए सुविचारित किए गए हैं। एमबीपीटी, किन्हीं औचित्यपरक कारणों से, प्रशुल्क वैधता अवधि के समाप्त होने से पहले भी, अनुमोदित शर्तों में से किसी शर्त को संशोधित करने के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एमबीपीटी के संशोधित एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करता है जिन्हें अलग से अधिसूचित किया गया है। संशोधित दरमान तथा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के लागू होने की तारीख पृथक आदेश दिनांक 24 जुलाई 2019 में पहले से निर्दिष्ट तारीख ही होगी और संशोधित एसओआर के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू होगा। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा अन्यथा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

12.2. एमबीपीटी ने टनों/दिस में समग्र औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। एमबीपीटी ने पोतों के औसत वापसी समय तथा पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय के रूप में कार्यनिष्पादन मानकों का भी प्रस्ताव किया है।

12.3. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 में यथा दिया गया एसओआर का सूचकांकन प्रशुल्क नीति के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाना है। यदि एमबीपीटी कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो अगले वर्ष के लिए किसी सूचकांकन का पात्र नहीं होगा।

12.4. प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 6 के अनुसार, एमबीपीटी कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापसी समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय एवं इसके प्रत्येक बर्थ द्वारा अर्जित प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेगा। पत्तन द्वारा प्रस्तुत की जाने वाली वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष के बाद 60 दिनों के भीतर प्रस्तुत की जाएगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी इस प्राधिकरण को समय-समय पर भेजी जाएगी।

12.5. वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 6 के अधीन एमबीपीटी से प्राप्त होने वाली सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण कुछ ऐसे आंकड़ों/सूचना प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में एमबीपीटी से अनुरोध प्राप्त होने पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होंगे। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसे प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में बताया जाएगा। इस संबंध में टीएमपी का निर्णय अंतिम होगा।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन-III/4/असा./210/19]

अनुबंध

महापत्तन न्यासों हेतु प्रशुल्क के निर्धारण के लिए नीति, 2018 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन (टीएएमपी द्वारा यथा संशोधित)					
रू. लाखों में					
क्र.सं.	विवरण	एफवाई1 (2015-2016)	एफवाई2 (2016-2017)	एफवाई3 (2017-2018)	जोड़ (3 वर्ष)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)				
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	79,404.00	80,340.00	85,351.00	245,095.00
(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	28,165.00	30,827.00	37,241.00	96,233.00
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	102,859.00	82,220.00	86,287.00	271,366.00
	उपजोड़ 1=(i)+(ii)+(iii)	210,428.00	193,387.00	208,879.00	612,694.00
(2.1).	घटायें समायोजन:				
(i).	संपदा संबंधित व्यय				
	(क). परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	7,924.00	7,678.00	8,790.00	24,392.00
	(ख). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	2,291.02	2,328.43	3,172.46	7,791.90
	(ग). आबंटित एफएमई	2,290.30	1,854.08	1,930.05	6,074.43
	उपजोड़ 2.1 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]	12,505.32	11,860.51	13,892.51	38,258.33
(ii).	रेलवे संबंधित व्यय	2,382.00	2,509.00	2,289.00	7,180.00
(iii).	ऋणों पर व्याज	-	-	-	
(iv).	एकमुश्त व्यय, यदि कोई हो, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया, आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद की सूची बनाये)				
	(क). मजदूरी बकाया	1,131.33	1,102.67	1,562.00	3,796.00
	(ख). एसवीआरएस क्षतिपूर्ति	4,858.00	4,862.00	4,955.33	14,675.33
	उपजोड़ 2.1 (iii) = [(क)+(ख)]	5,989.33	5,964.67	6,517.33	18,471.33
(v).	पेंशन निधि एवं उपदान निधि में अंशदान का 2/3वां	60,933.33	47,300.00	47,166.67	155,400.00
(vi).	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के समेकित के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	10,295.00	12,661.50	18,100.75	41,057.25
(vii).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।				
	(क). परिचालन व्यय				
	(ख). मूल्यहास				
	(ग). आबंटित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय				
	(घ). आबंटित एफएमई				
	उपजोड़ 2.1 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	-	-	-	

	2.1. का जोड़ = 2.1 (i)+2.1 (ii)+2(iii)+2.1 (iv)+2.1 (v)+ 2.1 (vi)+2.1 (vii)	92,104.98	80,295.68	87,966.26	260,366.92
(2.2).	जोड़ें: रेलवे गतिविधि में आय पर व्यय की अधिकता	1,370.00	1,867.00	1,634.00	4,871.00
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1 - 2.1 + 2.2)	119,693.02	114,958.32	122,546.74	357,198.08
(4).	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3				119,066.03
(5).	नियोजित पूंजी				
	(i). 31.03.2018 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)				69040.00
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)				93066.00
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य				919.37
	(iv). घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को वीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य				
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हों, के लिए विचार किए जाने के लिए प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य				
	(vi). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी				
	(क). मालसूची				907.00
	(ख). विविध देनदार				5,529.13
	(ग). रोकड़				9,036.08
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़				15,472.21
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]				176,658.85
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ				28265.42
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]				147,331.44
(8).	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन @3.45%				152,414.38
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)				152,414.38
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 10 में अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर पर राजस्व अनुमानन				148,512.24

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 5th September, 2019

No. TAMP/5/2019-MBPT.—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed of the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for general revision of its Scale of Rates on 24 July 2019. However, considering the time involved for notifying the (Speaking) Order along with the Scale of Rates approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 24 July 2019 was notified in the Gazette of India on 03 September 2019 vide Gazette No.308. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the MBPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/5/2019-MBPT****Mumbai Port Trust****Applicant****QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 24th day of July 2019)

This case relates to a proposal received from Mumbai Port Trust (MBPT) for General Revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. All the Major Port Trusts were earlier governed by the Tariff Guidelines of 2015 for fixation of SOR for handling cargo, vessel and rendering miscellaneous services. Subsequently, the Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new “Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018 (Tariff Policy, 2018)” for determination of SOR of Major Port Trusts which are due for revision with effect from 1 April 2019, under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963.

2.2 In compliance with the direction issued by the Government of India, this Authority notified the Tariff Policy, 2018 in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section-4) on 16 January 2019 vide Gazette No. 17. The Tariff Policy, 2018 has come into effect from 26 December 2018. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 have also been notified in the Gazette of India on 30 January 2019 vide Gazette No.29.

2.3. A copy each of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 were forwarded to all Major Port Trusts including MBPT to consider it while formulating the General Revision proposal vide our letter Nos .TAMP/79/2018-Misc. dated 02 January 2019 and 04 February 2019 respectively.

3.1. The existing SOR of the MBPT was last approved by this Authority based on the Tariff Policy, 2015, prevailing then, vide Order No.TAMP/78/2015-MBPT dated 21 June 2016 which was notified in the Gazette of India on 1 August 2016 vide Gazette No.311. The validity of existing SOR of MBPT has expired on 31 March 2019. However, in order to avoid a vacuum in the Scale of Rates, this Authority decided to extend the validity of existing SOR of all eleven Major Port Trusts from 1 April 2019 to 30 September 2019 or till the effective date of implementation of the revised SOR to be notified by this Authority, whichever is earlier. This position was conveyed to all the Major Port Trusts vide letter no. TAMP/39/2005-Misc. dated 29 March 2019.

3.2. Subsequent to the general revision of Scale of Rates of MBPT in June 2016, as brought out above, some amendments have been made to the SOR of MBPT approved in June 2016, based on the separate proposals filed by the MBPT, as listed below:

- (a). Amendment to a note relating to Port Lighterage Anchorage (PLA) area with new extended co-ordinates of port limits, as a modification to its existing Scale of Rates. (TAMP/5/2018-MBPT dated 19 January 2018)
- (b). Revision of charges prescribed towards Garbage Reception Facility in the existing MBPT Scale of Rates. (TAMP/13/2018-MBPT dated 8 June 2018)

- (c). Deletion of clause prescribed at Sr. No. 3.1(D) (15) relating to levy of Stevedoring Charges @35% of the charge application with reference to the rates for cargo handled at Docks. (TAMP/14/2018-MBPT dated 8 June 2018)
- (d). Revision of Lighterage charges and water conveyance charges prescribed in the MBPT Scale of Rates (TAMP/15/2018-MBPT dated 8 June 2018)
- (e). Incorporation of RFID Tags charges in the SOR of MBPT, (TAMP/44/2017-MBPT dated 21 July 2017)
- (f). Insertion of the provision as clause 3.4 chapter – III of the Scale of Rates of MBPT relating to wharfage compensation payable by Oil and Natural Gas Corporation Limited (ONGC) to MBPT for transportation of Crude Oil through the pipelines laid within the limits of MBPT. (TAMP/18/2018-MBPT dated 03 October 2018)

4.1. The MBPT vide its letter No. FA/ACC/191/448 dated 31 January 2019 and letter no. FA/ACC/191/649 dated 14 February 2019 has submitted a proposal for revision / review of its Scale of Rates based on the Tariff Policy, 2018. The MBPT has stated that its proposal has been approved by its Board of Trustees (with some modifications) in the meeting held on 22 January 2019 vide its resolution no. TR 233 dated 22.01.2019. The MBPT vide its letter dated 14 February 2019 has forwarded the copy of the Board Resolution.

4.2. As seen from the Board Note furnished by MBPT vide its Board Resolution No. 233 dated 22 January 2019, the Board has decided to modify the license fees for pleasure yacht from the initial proposal of ₹ 101.77 per GRT per month irrespective of size of the pleasure yacht to ₹ 101.77 per GRT per month upto 10 GRT capacity and ₹ 231.30 per GRT per month for more than 10 GRT capacity pleasure yachts.

5.1. The MBPT has made the following submissions in its general revision proposal dated 29 December 2018 and 31 January 2019:

- (i). The ARR is worked out as average of the sum of Actual Expenditure as per the final audited Accounts of the immediate three years 2015-16 (Y1), 2016-17 (Y2) and 2017-18 (Y3) plus Return at 16% of Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2017-18 (Y3). Further, ₹ 116 Cr (i.e. 1/5 of ₹ 580 cr), one time expenditure on wage revision arrears (including pension arrears) of ₹ 580 Cr. due for payment has been considered in the calculation of ARR.
- (ii). Following broad percentage increase in the revision of SOR is being proposed :

a) Vessel related charges (excluding Anchorage charges)	10%
b) Cargo and Container related charges	10%
c) POL Wharfage charges	20%
d) Storage (License fee) & Warehousing charges	10%
- (iii). The summary of Annual Revenue Requirement (ARR) as reflected in the proposal of MBPT is as follows:

Sl. No.	Description	FY1 (2015-2016)	FY2 (2016-2017)	FY3 (2017-2018)	Total (3 years)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)				
(i).	Operating expenses (including depreciation)	79,404.00	80,340.00	85,351.00	245,095.00
(ii).	Management & General Overheads	28,165.00	30,827.00	37,241.00	96,233.00
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	102,859.00	82,220.00	86,287.00	271,366.00
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)	210,428.00	193,387.00	208,879.00	612,694.00
(2).	Less Adjustments:				
(i).	Estate related expenses				
	(a). Operating expenses (including depreciation)	7,924.00	7,678.00	8,790.00	24,392.00
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	2,291.02	2,328.43	3,172.46	7,791.90

Sl. No.	Description	FY1 (2015-2016)	FY2 (2016-2017)	FY3 (2017-2018)	Total (3 years)
	(c). Allocated FME	2,290.30	1,854.08	1,930.05	6,074.43
	Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	12,505.32	11,860.51	13,892.51	38,258.33
(ii).	Interest on loans	-	-	-	-
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)				
	(a). Arrears of wages	1,131.33	1,102.67	1,562.00	3,796.00
	(b).SVRS Compensation	4,858.00	4,862.00	4,955.33	14,675.33
	Subtotal 2(iii) = [(a)+(b)]	5,989.33	5,964.67	6,517.33	18,471.33
(iv).	2/3th of the Contribution to the Pension Fund	59,600.00	46,300.00	46,166.67	152,066.67
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	10,295.00	12,661.50	18,100.75	41,057.25
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.	-	-	-	-
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	88,389.65	76,786.68	84,677.26	249,853.58
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	122,038.35	116,600.32	124,201.74	362,840.42
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3				120,946.81
(5).	Capital Employed				
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)				69040.00
	(ii). Add:Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)				93066.00
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.				919.37
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.				-
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.				-
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines				-
	(a). Inventory				1,003.05
	(b). Sundry Debtors				5,529.13
	(c). Cash				9,757.50
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)				16,289.67
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]				177476.31
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)				28396.21
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]				149,343.01

Sl. No.	Description	FY1 (2015-2016)	FY2 (2016-2017)	FY3 (2017-2018)	Total (3 years)
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45%				154,495.35
(9).	The additional expdt. due to Wage Revision (Arrears) and revision of pension arrears - (Rs.580 cr. - 1/3) not include in above Sr.1				19,333.33
(10).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) (including 1/3 amt. of Wage Revision Arrears)				173,828.68
(11).	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No. 10 above				144,624.35

(iv). The various definitions / clauses in existing scale of rates are proposed to be modified / simplified as given below:

- (a). New definitions of “Ousting priority”, “Mafi”, “Ship stores” and “Inland vessels” are included for better clarity at section 1.1.
- (b). Definitions of “Day” and “Offshore Supply Vessels” are amended for better clarity.
- (c). The conditionality at note No. 9 under 2.1 schedule stating “Charges leviable according to GRT will be levied on a minimum of 1000 GRT” is proposed to be reintroduced in order to recover the fixed cost involved.
- (d). Present conditions prescribed under note 1 of General Notes to Sections 2.1 & 2.2 for shifting of vessel for Port convenience do not include the condition if the shifting of vessel occurs due to failure of port mechanism i.e. Lock Gate not working, tug not working, etc. One additional condition is proposed to insert at Sr no.(x) to that effect.
- (e). Anchorage charges (foreign/coastal/inland vessels) prescribed at section 2.15 in US cents and Indian Paise respectively are very meagre.

“The Anchorage facility is used in ports by vessels for various purposes. Currently due to locational advantages of Mumbai port waters and nearby approach, port’s anchorages are used for lightering and carrying cargo in small vessels to nearby ports. Though facility to handle may be ideal at our ports, the port users may take a call on comparative cost advantages of handling cargo at various ports near Mumbai Port waters and also low anchorages fees in Mumbai port to handle cargo elsewhere by paying nominal amounts. Anchorage charges are now rationalized to resolve the anomaly and proposed revised rates in US \$ and INR @ 40% of Berth Hire Charges.

While Anchorage fee at other major ports may be an indicator for comparison, the purpose of Anchorages may be different and other ports may not be experiencing virtual port paradox which Mumbai port is experiencing currently. Hence, it would be in order to levy 40% of Berth hire charges as Anchorage charges. Anchorage fee will thus be linked to Berth hire charges at 40% level on the rate in force at a particular point in time.”

- (f). Proposed to segregate the Speed Boats from Sr. No. 1 of Section 2.11 (II) and prescribe a separate higher rate for Speed Boats and Pleasure Yachts at Sr. No. 5, since both are primarily utilized for the purpose of entertainment and not for the transportation of general public.
- (g). Proposed to incorporate the conditionality of minimum 10 GRT for levy of water conveyance charges as note 3 under clause 2.11 (II).
- (h). Examination and Licence Fees for special plots/Licensed Master of Coastal vessels, barges, tugs etc.at clause 2.11 (I) are revised as documentation and administration cost has increased.
- (i). Penal charges at clause 2.11 (III) are revised upward. Since, Harbour Cruise party is for entertainment purpose charges for permission for harbor cruise party are increased.
- (j). As per 50(B) of MPT Act, 1963, Port Dues shall be levied at 50% of the rates specified at section 2.16 for a vessel which enters the Port but does not discharge or take in any cargo or

- passenger (with the exception of such unshipment and re-shipment of cargoes as may be necessary for purpose of repairs).
- (k). Under the provisions of Note 4 of section 2.17 – Composite Berth Hire Charges for vessels less than 200 GRT are very meagre and needs to be enhanced on par with other Major Ports, where the rates are per hour per GRT. Hence, charges are prescribed per hour or part thereof per GRT or part thereof in place of per hour or part thereof.
 - (l). The existing heading of chapter III – Cargo related charges is proposed to be amended to ‘The charges as herein after prescribed will be leviable on all traffic dealt within the Docks and Custom notified areas outside the Docks’ from the existing header ‘The charges as here after prescribed will be leviable on all traffic dealt within the relevant areas specified in Appendix ‘G’ to the MbPT Dock Bye-Laws’. The change is necessitated as MbPT Dock Bye-Laws is being replaced by MbPT Regulations, which is awaiting Government approval.
 - (m). Presently for the cargo handled overside, no wharfage is recovered, though the port provides services and infrastructure. It is therefore, proposed to charge 50% of the normal wharfage on the cargo handled on overside and note (ii) prescribed under section 3.1(A).
 - (n). Note no.(ix) under section 3.1(D) is deleted in accordance with deletion of charges at section 3.1(D) (15) for cargo handled in stream vide TAMP’s order dated 08 June 2018.
 - (o). The only available floating crane with MbPT has been decommissioned and the port does not have any floating crane. Hence, charges for use of floating cranes at Sr. 4(A) of chapter IV of SOR are proposed to be deleted.
 - (p). The Port has only mobile cranes (10-14 capacity), tractors and fork lifts. Other equipments i.e. Tower type cranes, Platform truck and Forklift 16 tons are not available. Hence, charges prescribed for Tower type cranes, Platform truck and Forklift 16 tons at Sr. 4(B) of chapter IV of SOR are proposed to be deleted.
 - (q). Insertion of Licence fees for water conveyance for Ro-Pax vessels under clause 2.11 (II) and Vehicle Fees with respect to Ro-Pax vessels under clause 8.3 are introduced.
 - (r). Charges for Permits for Motor Lorries, Mobile Crane, container handling equipment, etc. to ply in the Docks are revised and charges for LMV, Buses, Mini Buses, Passenger vans, Motor cycles and Taxis are introduced under section 9.2(C). Quarterly entry permit charges for Barge/Launch/Crew at ₹ 250 per person are prescribed under section 9.2(C).
 - (s). Parking charges for usages of open area for parking of cargo/container handling equipment like Mobile Cranes, Forklifts, Reach Stackers, JCBs, etc. inside the Dock area are newly introduced at section 9.7.
 - (t). Charges for use of pipelines from Pir Pau Manifold to Sewree ‘O’ point/Hay Bunder/Indira Dock/Naval Dock Yard at section 9.4 are reworked based on financial data for the year 2017-18 and considering the actual utilization of working hours of 2017-18 (cost sheet enclosed). The proposal is with the intention to recover the total cost and become self-sufficient. Further, the work of replacement of onshore pipelines was taken up by the Board at the behest of Oil industries and port had incurred capital expenditure. Port has been deprived of its legitimate revenue for last 13 years to meet the operational and maintenance expenditure.
 - (v). As far as License (Storage) fees under Section 3.3 of Chapter III of SOR is concerned, it is to state that it is based on recommendations of the Land Allotment Committee. The same has also been approved by the Board vide its TR No.187 dated 13.11.2018. Accordingly, the rates under section 3.3 are proposed to be increased by 10% over and above ad-hoc approved rates along with the revision of other Sections of SOR.
 - (vi). The Performance Standards proposed by MBPT in Form – 6 as per MBPT letter dated 31 January 2019 are as follows:

Sl. No.	Performance Standards	Proposed Performance Standards as per MBPT letter dated 31.01.2019
(1).	Cargo Related	
(a).	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	8700
	(i). Liquid Bulk	-
	(ii). Dry Bulk	-

	(iii).Break Bulk	--
(2).	Vessel Related	
(a).	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	2.50
(b).	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	0.15

5.2. The MBPT vide its letter dated 14 February 2019 has confirmed uploading of proposed Scale of Rates (SOR), performance standards, Forms no. 1 to 5 of its tariff proposal, Board Resolution dated 22 January 2019 in its website.

5.3. The MBPT has furnished the draft Scale of rates along with performance standards, Tariff filing forms duly certified by the practicing Chartered Accountant, wherever necessary and Audited Annual Accounts for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18.

6. Some of the users / user organisations have furnished their comments on the proposal as hosted by MBPT in its website. These comments were forwarded to MBPT for its comments. The MBPT vide its letters dated 30 March 2019 has responded.

7. Based on a preliminary scrutiny of the MBPT proposal, we have vide our letter dated 24 April 2019 sought some additional information/ clarification from MBPT on few points. After reminders, the MBPT has responded vide its letter dated 03 June 2019. The additional information/ clarification sought by us and the response of MBPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information / Clarification sought by us	Reply furnished by MBPT					
2.1 (a)	The Mumbai Port Trust (MBPT) has proposed Performance Standards at a level of (i). 8700 tonnes for Average Ship Berthday Output (OSBD) in respect of Major Cargo groups under cargo related activity (ii) 2.50 days for average Turnaround Time (TRT) and (iii) 0.15 days for Average Pre-Berthing detention Time (PBD) under vessel related activity. The MBPT is requested to furnish actual average annual performance achieved during the last four years i.e. 2015-16, 2016-17, 2017-18, 2018-19 in respect of OSBD for major cargo groups, TRT and PBD.	Actual performance achieved during last four years					
		Sl. No.		Actual Average Annual Performance			
				2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
		1	Cargo Related				
			Avg. Ship Berthday Output in respect of Major Cargo Groups (in tonnes)	7922	8413	9043	10409
			(i) Liquid Bulk	18133	18815	18791	19339
			(ii) Dry Bulk	1509	2015	1605	1774
			(iii) Break Bulk	3102	2337	2828	2899
		2	Vessel Related				
		(a)	Avg. turnaround time of Vessels (port a/c) (in days)	2.89	2.49	2.29	2.00
		(b)	Avg. Pre-berthing time of Vessels (port a/c) (in days)	0.31	0.09	0.02	0.01
(b)	Further, the MBPT vide its letter no. FA/ACC/203-11/1652 dated 23 April 2019 has conveyed that as against the prescribed Performance Standards of OSBD at 8700 tones, 2.85 days for TRT and 0.29 days of PBD, the port has achieved 10661 tonnes of OSBD, 1.43 days for	It is observed during last four years at Mumbai Port that there is continuous decreasing trend of fast moving cargo such as Iron & Steel (SBD: about 4500 Tonnes) from 5.985 Million Tonnes during 2015-16 to 3.268 Million Tonnes during 2018-19 and increasing trend of slow moving cargo i.e. Project Cargo (SBD: about 750 Tonnes) from 0.092 Million Tonnes during 2015-16 to 0.108 Million Tonnes during 2018-19. However, considering the past performance, average Ship Berth Day Output in respect of Major Cargo groups may be increased to 10,000 Tonnes in the proposed Performance Standards.					

	TRT and 0.01 days of PBD during the year 2018. When higher performance levels have already been achieved by MBPT in the past, the reason to now propose Performance Standard, which is lower than actual Performance, may be justified.	<p>At Mumbai Port, deep drafted vessels are handled at BPX / BPS and three Harbour Wall Berths. BPX berth is being developed as International Cruise Terminal and it is expected that number of Cruise vessels will increase from 40 per year to 150 during 2019-20 and further to 250 during subsequent years, which will result in detention of deep drafted vessels resulting in increase in average Pre-berthing time of Vessels and average Turn Round Time (TRT) of Vessels.</p> <p>Average TRT of Vessels may be fixed at 2.50 days as mentioned and the same will be from Notice of Readiness to Actual Departure from Port (NOR to ATD) as defined by the IPA instead of average TRT of Vessels (Port Account). The Port has achieved TRT (NOR to ATD) of 2.52 days during 2018-19.</p> <p>Therefore, it is proposed to increase OSBD to 10,000 tonnes from the existing 8,700 tonnes, maintain pre-berthing detention at 0.15 days and Turn Round Time at 2.50 days with change in format (i.e. Port A/c. to NOR to ATD), as per instructions from IPA. [The MBPT has furnished Revised Proposed Performance Standards].</p>																																																												
2.2	The note (b) to Form-1 mentions that the allocation of Finance and Miscellaneous Expenses (FME) and Management and General Administration Overheads (MGA) to the Estate activity (for the purpose of exclusion) have been done on the basis of proportionate expenses of store keeping, labour welfare & medical, residual administration & General and Engineering Workshop & Overheads. In this regard, the MBPT is requested to furnish the detailed calculation to determine the amount of apportionment of the MGA and FME to Estate expenditure with reference to each of the figures of store keeping, labour welfare & medical, residual administration & General and Engineering Workshop & Overheads as per the Audited Annual Accounts.	<p>Statements of the detailed working /calculation to determine the amount of apportionment of the Management & General Overheads and Finance and Miscellaneous Expenses to Estate expenditure has been furnished by MBPT.</p> <p>The summary of the apportionment of Management & General Overheads & Finance and Misc.Expenditure to Estate Rentals is given below.</p> <p>A.Management & General Overheads (₹ in lakhs)</p> <table><tr><td></td><td>2015-16</td><td>2016-17</td><td>2017-18</td></tr><tr><td>Total Store Exp</td><td>2138.77</td><td>2144.57</td><td>2279.96</td></tr><tr><td>Total Store Keeping</td><td>815.72</td><td>945.85</td><td>853.34</td></tr><tr><td>Estate Store Expense</td><td>37.13</td><td>63.27</td><td>23.17</td></tr><tr><td>Proportionate Store Keeping Expenses for Estate Activity</td><td>14.16</td><td>27.91</td><td>8.67</td></tr><tr><td>Total salary & wages</td><td>50195.75</td><td>40024.32</td><td>42761.98</td></tr><tr><td>Total Labour Welfare & Medical Expenses</td><td>9916.05</td><td>9517.98</td><td>11184.01</td></tr><tr><td>Estate Salary & wages</td><td>1196.71</td><td>1210.37</td><td>1274.79</td></tr><tr><td>Proportionate Labour Welfare Expenses for Estate Activity</td><td>236.41</td><td>287.83</td><td>333.41</td></tr><tr><td>Total direct cost</td><td>44829.30</td><td>46134.25</td><td>46794.31</td></tr><tr><td>Total res.adm General</td><td>7292.95</td><td>8394.97</td><td>9389.18</td></tr><tr><td>Estate Direct cost</td><td>3165.11</td><td>3063.67</td><td>3785.42</td></tr><tr><td>Proportionate Residual Administration & Genl Expenses for Estate Activity</td><td>514.91</td><td>557.49</td><td>759.54</td></tr><tr><td>Total R&M</td><td>5374.29</td><td>7218.49</td><td>6884.62</td></tr><tr><td>Total Engg&W/S Overhead</td><td>7537.86</td><td>8935.95</td><td>11053.65</td></tr></table>		2015-16	2016-17	2017-18	Total Store Exp	2138.77	2144.57	2279.96	Total Store Keeping	815.72	945.85	853.34	Estate Store Expense	37.13	63.27	23.17	Proportionate Store Keeping Expenses for Estate Activity	14.16	27.91	8.67	Total salary & wages	50195.75	40024.32	42761.98	Total Labour Welfare & Medical Expenses	9916.05	9517.98	11184.01	Estate Salary & wages	1196.71	1210.37	1274.79	Proportionate Labour Welfare Expenses for Estate Activity	236.41	287.83	333.41	Total direct cost	44829.30	46134.25	46794.31	Total res.adm General	7292.95	8394.97	9389.18	Estate Direct cost	3165.11	3063.67	3785.42	Proportionate Residual Administration & Genl Expenses for Estate Activity	514.91	557.49	759.54	Total R&M	5374.29	7218.49	6884.62	Total Engg&W/S Overhead	7537.86	8935.95	11053.65
	2015-16	2016-17	2017-18																																																											
Total Store Exp	2138.77	2144.57	2279.96																																																											
Total Store Keeping	815.72	945.85	853.34																																																											
Estate Store Expense	37.13	63.27	23.17																																																											
Proportionate Store Keeping Expenses for Estate Activity	14.16	27.91	8.67																																																											
Total salary & wages	50195.75	40024.32	42761.98																																																											
Total Labour Welfare & Medical Expenses	9916.05	9517.98	11184.01																																																											
Estate Salary & wages	1196.71	1210.37	1274.79																																																											
Proportionate Labour Welfare Expenses for Estate Activity	236.41	287.83	333.41																																																											
Total direct cost	44829.30	46134.25	46794.31																																																											
Total res.adm General	7292.95	8394.97	9389.18																																																											
Estate Direct cost	3165.11	3063.67	3785.42																																																											
Proportionate Residual Administration & Genl Expenses for Estate Activity	514.91	557.49	759.54																																																											
Total R&M	5374.29	7218.49	6884.62																																																											
Total Engg&W/S Overhead	7537.86	8935.95	11053.65																																																											

		<div> <div> Estate R& M 1087.67 1175.52 1289.80 Propotionate 1525.54 1455.20 2070.84 Engg. And Work Shop Overheads for Estate Activity Total MGA for Estate Activity 2291.02 2328.43 3172.46 </div> <div> B. Finance and Misc. Expenditure <div>(₹ in lakhs)</div> <div> 2015-16 2016-17 2017-18 Total Salary & Wages 1617.52 1440.12 1242.33 Total Pension , PLB 3095.67 2206.02 1880.90 Estate Salary & Wages 1196.70 1210.37 1274.79 Proportionate F& M Expenditure 2290.30 1854.08 1930.05 </div> </div> </div>
2.3	<p>The MBPT is requested to furnish workings in support of the value of capital spares and value of customized spares considered at ₹ 338.09 lakhs and ₹664.96 lakhs respectively under working capital.</p> <p>Further, it is to mention that as per clause 2.4 of the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy 2018, the norms for inventory, the limit on inventory for capital spares will be one year's average consumption and in case of other items of inventory the limit will be six months' average consumption of stores excluding fuels. As such, six months' average consumption of stores excluding fuels and one years' average consumption is only a limiting factor to consider the inventory value in working capital as against the actual value of inventory shown in the Balance Sheet at the end the relevant year (Y3). In the present case in reference, the total inventory as per Balance Sheet as on 31st March 2018 is ₹ 9.07 crores, against which an amount of ₹10.03 crores is being considered as total inventory under working capital. The MBPT is requested to justify consideration of higher inventory value for arriving Annual Revenue Requirement (ARR).</p>	<p>A statement of working of allowable inventory abstracted from annual accounts (Schedule – XI) along with a copy of ledger, showing the amount of ₹ 338.09 lakhs considered as capital spares has been furnished by MBPT.</p>

2.4	<p>The Container Tariff and Transshipment Container Tariff considered in Form - 3 for arriving at the revenue at existing level of tariff and revenue at proposed level of tariff is not matching with the existing SOR and the proposed SOR of MBPT. The MBPT is requested to furnish basis for arriving at the existing / proposed Container Tariff and Transshipment Container Tariff considered in Form - 3 duly indicating the reference to the existing/ proposed SOR.</p>	<p>The General Container Tariff and Transshipment Container Tariff are considered after deduction of applicable rebate of transportation charges as per section 5C(ii). Statement of Tariff considered for arriving at the revenue at existing level of tariff and revenue at proposed level of tariff is tabulated below:</p> <p style="text-align: center;">Statement showing Rates considered while calculation of Income</p> <table><tr><th></th><th colspan="2">Existing Tariff</th><th colspan="2">Proposed Tariff</th></tr><tr><th></th><th>Container Tariff</th><th>Transshipment Container Tariff</th><th>Container Tariff</th><th>Transshipment Container Tariff</th></tr><tr><th></th><th>₹</th><th>₹</th><th>₹</th><th>₹</th></tr><tr><td>Coastal Tariff (Section-5B)</td><td>2028.00</td><td>3025.00</td><td>2230.80</td><td>3327.50</td></tr><tr><td>Less:- Transportation (Rebate) (Section - 5C (ii))</td><td>612.53</td><td>1225.06</td><td>673.78</td><td>1347.57</td></tr><tr><td>Tariff considered for income calculation</td><td>1415.47</td><td>1799.94</td><td>1557.02</td><td>1979.93</td></tr><tr><td>Foreign Tariff (Section-5B)</td><td>3379.00</td><td>5041.00</td><td>3716.90</td><td>5545.10</td></tr><tr><td>Less:- Transportation (Rebate) (Section - 5C (ii))</td><td>1020.89</td><td>2041.76</td><td>1122.98</td><td>2245.94</td></tr><tr><td>Tariff considered for income calculation</td><td>2358.11</td><td>2999.24</td><td>2593.92</td><td>3299.16</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>		Existing Tariff		Proposed Tariff			Container Tariff	Transshipment Container Tariff	Container Tariff	Transshipment Container Tariff		₹	₹	₹	₹	Coastal Tariff (Section-5B)	2028.00	3025.00	2230.80	3327.50	Less:- Transportation (Rebate) (Section - 5C (ii))	612.53	1225.06	673.78	1347.57	Tariff considered for income calculation	1415.47	1799.94	1557.02	1979.93	Foreign Tariff (Section-5B)	3379.00	5041.00	3716.90	5545.10	Less:- Transportation (Rebate) (Section - 5C (ii))	1020.89	2041.76	1122.98	2245.94	Tariff considered for income calculation	2358.11	2999.24	2593.92	3299.16					
	Existing Tariff		Proposed Tariff																																																	
	Container Tariff	Transshipment Container Tariff	Container Tariff	Transshipment Container Tariff																																																
	₹	₹	₹	₹																																																
Coastal Tariff (Section-5B)	2028.00	3025.00	2230.80	3327.50																																																
Less:- Transportation (Rebate) (Section - 5C (ii))	612.53	1225.06	673.78	1347.57																																																
Tariff considered for income calculation	1415.47	1799.94	1557.02	1979.93																																																
Foreign Tariff (Section-5B)	3379.00	5041.00	3716.90	5545.10																																																
Less:- Transportation (Rebate) (Section - 5C (ii))	1020.89	2041.76	1122.98	2245.94																																																
Tariff considered for income calculation	2358.11	2999.24	2593.92	3299.16																																																
2.5	<p>In the existing SOR, the wharfage rate for the POL (crude) handled by ONGC has been prescribed at 50% of the normal POL (crude) wharfage rate. However, in the proposed SOR, though the wharfage rate for ONGC has been prescribed at 50% of the wharfage rate for normal POL (crude) in the income calculation at proposed SOR in Form 3, the wharfage rate for ONGC has been considered at 48% of the wharfage rate for normal POL (crude). The MBPT is requested to rectify the income calculation at proposed SOR in Form 3.</p>	<p>The wharfage rate for ONGC has been rectified in the income calculation at proposed level in Form – 3. [The MBPT has furnished the Revised Form – 3]</p>																																																		
2.6	<p>It may be recalled that during the last general revision of tariff of MBPT in 2015, though the</p>	<p>TAMP vide letter dated 24.04.2019, at Para 2.6, TAMP has stated that, in the current proposal, the MBPT has proposed an increase of 100% in License (Storage) Fees and Warehousing Charges. In this matter, it is stated that MbPT</p>																																																		

<p>MBPT had reported that the License (storage) Fees and warehousing charges are to be fixed following the Land Policy Guidelines, the MBPT had sought an increase of 70% in the License (Storage) Fees and Warehousing Charges, based on the cost position and without following the methodology prescribed in the Land Policy Guidelines. The MBPT had then compared the Ready Reckoner Rates to the then existing Licence (storage) Fees and had stated that increasing the licence fee as per Ready reckoner Rates will have adverse impact on cargo traffic of the Port.</p>	<p>has proposed an increase in License (Storage) Fees and Warehousing Charges only by 10% over and above ad-hoc rates.</p> <p>Further, TAMP has requested Mumbai Port Trust to delink prescription of License (Storage) Fees and Warehousing Charges from its general revision proposal and file a well analysed proposal following the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014. Comments of Mumbai Port are as furnished below:</p> <p>(a). In the past, the TAMP had asked MbPT to formulate a well analyzed proposal following the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014 and file the proposal for charges under Section 3.3 of Chapter III of SOR, as advised by TAMP. The recommendations of the LAC were approved by the Board by its TR no 187 of 13-11-2018. The same was mentioned at para 6 of this office letter dated 29th December 2018. Hence, the current proposal is based on the Land Policy Guidelines and on the basis of recommendations of the Land Allotment Committee.</p> <p>(b). The role of Ports has changed from only service to vessels and cargo to a logistics platform providing related services and activities. Cargo Storage is one important activity of Ports facilitating smooth functioning of trade. The users of storage facility are the importers and exporters. Cargo Storage activity is emerging from the core activity of loading/unloading cargo from the vessels and it is not directly related to Estate rentals. Storage charges under Scale of Rates are applicable for the area under the jurisdiction of Traffic Manager and not of Estate Manager. In other words, the storage charges that are being prescribed in the SOR is being billed by the Traffic Department of the Port.</p> <p>(c) Further, Scale of Rates duly approved by TAMP, is published on MbPT website and trade is aware of the provisions in the Scale of Rate (SOR) which are basically applicable for vessel and for cargo. Schedule of Rates (Land) [SoR (Land)] for Port Landed Estate is yet to be framed by the Estate Department.</p> <p>It is therefore requested not to delink but to change nomenclature of License (Storage) Fees and Warehousing charges to Storage Charges. Similarly, it is proposed to change nomenclature of SOR Chapter V, 5(E) from License (Storage) fees on containers to Storage Charges on containers.</p>
<p>In this connection, since the Authority is mandated to follow the Land Policy Guidelines issued by the Government from time to time for the purpose of determining estate related charges for the estates of Port Trusts and since the MBPT has not determined the License (Storage) Fees and Warehousing Charges based on the stipulation contained in the Land Policy Guidelines of 2014, the MBPT was advised to formulate a well analysed proposal to prescribe License (Storage) Fees, Warehousing Charges in line with the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014 within 3 months from the date of notification of the Order of 2016 relating to SOR in the Gazette of India. The increase</p>	

	of 70% as proposed by the MBPT during the General Revision of SOR in License (storage) fees and warehousing charges was approved on Ad hoc basis keeping in view that the MBPT has to invite tenders for engagement of valuers to determine the market value of land.	
	In this backdrop, in the current proposal, the MBPT has proposed an increase of 100% in License (Storage) Fees and Warehousing Charges. Paragraphs 10 and 11 of the Revised Land Policy Guidelines of Government, issued in the year 2014 stipulate allotment of land inside and outside Custom Bond area taking into account the Reserve Price notified by the Authority. Para 13 of the said policy gives flexibility to the Port Trust not to choose the highest of the factors listed under para 13 with reasons. In view of the Land Policy position, the MBPT is requested to delink prescription of License (Storage) Fees and Warehousing Charges from its general revision proposal, and file a well analysed proposal following the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014.	
2.7	With regard to stevedoring revenue, the MBPT has applied 10% increase over the existing revenue during the financial year 2017-18 to arrive at estimated revenue at proposed revenue. The impact of revenue on account of the withdrawal of stevedoring charges at 35% of the charges applicable for cargo handled at Docks, for cargo handled at Inner Anchorage approved by the Authority during the year 2018-19 appears to have not been factored in the revenue estimation at proposed rates. Similarly, the revenue impact on account of revision of lighterage charges and water conveyance charges and Revision of charges prescribed towards Garbage Reception Facility approved by the Authority during the year 2018-19, also appears to have not been	<p>Form 3 has been modified considering impact of Revenue arising from all the partial revision in the various tariff items carried out after the last general revision of SOR</p> <p>As per Section 3.1 (D) of SOR for the cargo handled in stream, 35% of the Stevedoring Charges were applicable in respect of cargo discharged in stream provided Barges are brought to the Docks or at Bunders. Also, in respect of export cargo loaded on the mother vessel in stream provided such barges are loaded either in Docks or at Bunder and then brought to the mother vessel. The 35% stevedoring charges were recovered upto 10.08.2018 and then discontinued. After that MBPT is recovering amount as Royalty of Rs.5/- for stevedoring operations performed at PLA and Rs.7/- at inner anchorages. As the revenue stream is new concept, the exact impact is not known at present. However, the expected impact may not vary to a large extent.</p>

	factored. The MBPT is requested to capture the impact of Revenue arising from all the partial revision in the various tariff items carried out after the last general revision of SOR of MBPT in the year 2016-17 and till date.	
2.8	<p>The SOR of MBPT was last revised in 2016-17. Thereafter, due to achievement of performance standards relating to vessels, the MBPT appears to have indexed the Vessel Related Charges (VRC) by the applicable escalation factor during 2017-18 and 2018-19. As such, the percentage increase sought by MBPT in its proposed SOR is 10% over the rates prevailing in the year 2018-19. However, in the income estimation at proposed level of tariff in Form - 3, a 10% increase in vessel related income has been assessed over the vessel related income as of the year 2017-18. For example, applicable indexed tariff for year 2017-18 in respect of composite pilotage charges (for a foreign vessel of 30000 GRT handled at Docks) is US \$ 0.4783 per GRT, the tariff proposed by MBPT is US \$ 0.5443 per GRT [0.4783 per GRT x 1.0345 indexation factor for the year 2018-19 x 10% proposed increase]. As such, the proposed tariff is increased by 13.80% over the indexed tariff of 2017-18, whereas, the MBPT has estimated only 10% increase in revenue over the year 2017-18. Keeping in view of the above, the MBPT is requested to make necessary modification in the revenue estimation related to vessel related charges.</p>	The revenue estimation of the vessel related charges has been modified after considering the effect of indexation in the proposed level of tariff in Form-3.
2.9 (a)	<p>The MBPT has proposed the Anchorage Charges at Section 2.15 of the proposed SOR by considering an average increase of 876% in case of foreign going vessels and 1408% in case of coastal vessels. The MBPT is requested to provide the justification and detailed calculation for arriving at the proposed rate of anchorage charges at different anchorage</p>	<p>(a) In order to resolve the anomaly of levy of Anchorage charges in Cent and Paisa, the Anchorage charges are proposed to be levied in US dollars (\$) and Rupee terms. As the Anchorage is akin to berth, it is proposed to levy Anchorage charges equivalent to 40% of Berth Hire charges. Though the detailed calculation is not done, the proposed revised rates are comparable with nearby Port like JNPT. The justification for proposed increase in Anchorage Charges at Section 2.15 of the proposed SOR and how they are arrived have been furnished by MbPT is given below:</p> <p>Anchorage charges (foreign/coastal/inland vessels) at section 2.15 prescribed in US cents and Indian Paisa respectively are very meagre. Anchorage charges are now rationalized to resolve the anomaly and proposed revised rates in US</p>

	points.	<p>\$ and INR @ 40% of Berth Hire Charges. The justification for the proposal rationalization is as under:</p> <p>The Anchorage facility is used in ports by vessels for various purposes. Currently due to locational advantages of Mumbai Port waters and nearby approach, Ports (minor and major) anchorages are used for lightering and carrying cargo in small vessels to nearby ports. Though facility to handle may be ideal at our ports, the port users may take a call on comparative cost advantages of handling cargo at various ports near Mumbai Port waters and also low anchorages fees in Mumbai port to handle cargo elsewhere by paying nominal amounts.</p> <p>While Anchorage fee at other major ports may be an indicator for comparison, the purpose of Anchorages may be different and other ports may not be experiencing virtual port paradox which Mumbai port is experiencing currently. Hence, it would be in order to levy 40% of Berth hire charges as Anchorage charges. Anchorage fee will thus be linked to Berth hire charges at 40% level on the rate in force at a particular point in time.</p>
(b)	Further, the proposed rates as given in the income estimation in schedule of anchorage charges (Annex – C of Form-3) are seen to be different as compared to the rates proposed in the SOR furnished by the MBPT. The MBPT is requested to examine this aspect and revise the proposed SOR accordingly.	Annexure-C of Form-3 has been revised as per proposed SOR and enclosed
2.10	The charges for the use of pipelines from Pir Pau Manfold to Sewree 'O' Point / Hay Bunder / Indira Dock / Naval Dock yard of MBPT (Section 9.4) has been proposed to be increased by 199% with reference to existing tariff. A cost sheet in this regard is also furnished by MBPT as Annex – D of Form-3. However, the MBPT has not furnished the basis of arriving various components of expenditure as considered in its cost sheet. The MBPT is requested to furnish basis for arriving at each of components of expenditure.	Detailed cost sheet including the basis of arriving at various components of expenditure is furnished in respect of the charges for the use of pipelines from Pir Pau Manifold to Sewree 'O' Point/Hay Bunder/Indira Dock/Naval Dockyard of MBPT (Section 9.4).
3	The MBPT has proposed certain modifications / introduced new conditionalities in the proposed SOR. A comparative statement of existing SOR and proposed SOR highlighting the changes has been furnished by MBPT vide its letter No. FA/ACC/191/649 dated 14 February 2019 which was subsequently modified and forwarded to us vide MBPT's email dated 7 March 2019. However, the MBPT has not furnished the reason/justification	An updated Form-5 including the reason/justification for each of the amendments / inclusions / deletions of conditionalities as per Form-5 of the working Guidelines, 2018 is furnished.

for amendments/ inclusions/ deletion of conditionalities and the revenue impact thereon as per Form-5 of the Working Guidelines 2018 along with the proposal in reference. The MBPT is requested to furnish the reason/ justification for each of the amendments / inclusions/deletions of conditionalities as per Form-5 of the Working Guidelines 2018.	
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

8. A joint hearing on the case in reference was held on 25 February 2019 at the Office of this Authority. At the joint hearing, the MBPT made a brief power point presentation on the proposal. At the joint hearing, the users/ user organisations and the MBPT have made their submissions.

9. Subsequently, the MBPT vide its letter No. FA/ACC/191/2064 dated 22 May 2019 has forwarded a copy of the T.R. No. 8 of 03.05.2019 which was passed by the Board of Trustees of MBPT with a request to insert the following proposed notes in the proposed SOR of MBPT to have better clarity in recovering charges from users:

- (i). Barges which enter in dock basin with pass pilot permission are coming direct till lock gate ID without MBPT pilot. Subsequently, pilot (berthing master) pilots the vessel from lock gate to berth and vice versa. Presently for these kind of movements rates are applied as per SOR Section 2.1(B). It is proposed to levy shifting charges as prescribed in SOR section 2.1(A). There is a negative implication in this proposal. However, the volume handled will be less. Hence, following note is proposed to be inserted at Sr. No. 10 below Section 2.1 (A) & (B).

Note at Sr. No. (10) below Section 2.1 (A) & (B)

(10) For movement of pass pilot vessels from Lock gate to Berth & vice versa with MBPT pilot (berthing master), the shifting charges as specified in Section 2.1(A) above are leviable.

- (ii). The charges for Garbage Reception Facility will not be applicable to the vessels registered under Inland Vessels Act (I.V.Act), as these vessels can discharge garbage at the designated dumping place in Dock area. Hence, following note is proposed to be inserted under Section 2.14 of the SOR.

Note below Section 2.14 – charges for Garbage Reception Facility.

Note : The above charges is not applicable to the vessels registered under Inland Vessel Act (I.V.Act). The operators of such vessel should dispose their Garbage in the designated dumping place provided in dock area. If found guilty the above charges will be imposed on him on each occasion.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates (SOR) of Mumbai Port Trust (MBPT) was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/78/2015-MBPT dated 21 June 2016, based on the Tariff Policy, 2015, which was then applicable in respect of all the Major Port Trusts. Vide the said Order, an increase of 13% in the cargo related charges including demurrage and stevedoring charges and an increase of 10% in the vessel related charges, as proposed by the port then, was granted. The validity of the SOR of MBPT approved by this Authority in the said Order was prescribed till 31 March 2019. Accordingly, the MBPT has come up with a proposal for revision of its SOR. The proposal of MBPT has the approval of its Board of Trustees.
- (ii). The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new “Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018” for determination of SOR of Major Port Trusts which are due for revision with effect from 1 April 2019, under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963, which was notified in the Gazette of India on 16 January 2019 vide Gazette No. 17. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018,

Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 have also been notified in the Gazette of India on 30 January 2019 vide Gazette No.29. Thus, the proposal filed by MBPT for general revision of its Scale of Rates is based on the Tariff Policy, 2018, and the Working Guidelines.

- (iii). The MBPT vide its letters dated 31 January 2019 and 14 February 2019 has submitted a proposal for revision of its Scale of Rates. Subsequently, the MBPT has furnished the additional information/clarification sought by us. While doing so, the MBPT has made some changes in the tariff filing forms, which has no impact on the percentage of increase sought by the Port in the initial SOR submitted by MBPT. Thus, the proposal filed by MBPT in January/ February 2019 along with submissions made by the port during the processing of the case is considered in this analysis.

- (iv). (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years (Y1), (Y2) and (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2. of the Tariff Policy 2018 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.

- (b). The MBPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2015-16 (Y1), 2016-17 (Y2) and 2017-18 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The MBPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The following adjustment done by MBPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2018 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out along with a few modification required to be done in the computation of the ARR for the reasons explained:

- (i). The MBPT has excluded expenses related to estate activity. Interest on loans is reported to be NIL.
- (ii). As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2018 and the Working Guidelines, 1/3 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR). Likewise, 1/3th of the Contribution to Pension Fund is to be included for the calculation of ARR. This means 2/3rd of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.

MBPT has excluded ₹ 11.31 crores, ₹ 11.02 crores and ₹ 15.62 crores towards 2/3rd of the arrears of wages during the years 2015-16 to 2017-18, as reflected in the Annual accounts of the respective years for the Port, and hence considered in the analysis. Similarly, MBPT has excluded ₹ 48.58 crores, ₹ 48.62 crores and ₹ 49.55 crores towards 2/3rd of the compensation towards Special Voluntary Retirement Scheme (SVRS) during the years 2015-16 to 2017-18, as reflected in the Annual accounts of the respective years for the Port, and hence considered in the analysis.

Further, the MBPT has excluded ₹596.00 crores, ₹463.00 crores and ₹461.67 crores in the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively being the aggregate of 2/3rd of the contribution to the pension fund reported in the Annual Accounts of the Port in the corresponding years, which is in line with Tariff Policy, 2018.

The MBPT has contributed ₹20 crores, ₹15 crores and ₹15 crores towards gratuity fund during the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively. The 2/3rd of the contribution to the gratuity fund has not been excluded by MBPT while computing ARR. The same has been excluded by us in the computation of ARR to fall in line with Tariff Policy, 2018.

- (iii). As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2018 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The Management and General Administration Overheads reported in the Audited Annual Accounts is ₹ 281.65 crores, ₹ 308.27 crores and ₹ 372.41 crores for years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively. Thereafter, the MBPT has assessed 25% of the Operating Expenses (including depreciation but excluding operating expenses

relating to Estate) as per Audited Annual Accounts at ₹ 178.70 crores, ₹ 181.65 crores and ₹ 191.40 crores. As per the working furnished by the MBPT in Form-2, the MBPT has identified an amount of ₹ 102.95 crores, ₹ 126.61 crores and ₹ 181.01 crores of Management and General Administration Overheads as excess of 25% of aggregate of operating expenses and depreciation and hence excluded the same from ARR in the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively complying with the provisions of Tariff Policy, 2018.

- (iv). The tariff for port railway services is not fixed by this Authority; it is fixed by the Railway Board. The Railway activity in MBPT is in deficit. Therefore, average expenditure of the railway activity to the tune of ₹3.57 Crores $[(₹3.70 + ₹3.43 + ₹3.58)/3]$ is excluded and the net deficit in the railway activity (i.e. excess of railway expenditure over railway income) in the respect of the two years is added to the ARR. Such an approach has been adopted by this Authority while disposing of the general revision proposal filed by the Mormugao Port Trust (MOPT), New Mangalore Port Trust (NMPT) and the Mumbai Port Trust. .
- (v). As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR. The MBPT has not indicated any existence of Captive berths and has, therefore, not estimated any expenditure under this head.
- (v). Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2018 and Clause 2.3. of the Working Guidelines, the MBPT has arrived at average expenses for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 at ₹ 1209.46 crores. After excluding the expenditure of the railway activity as brought out above, the revised average annual expenditure is worked out by us at ₹1190.66 crores.
- (vi).
 - (a). The MBPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The MBPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2018 reported in the Audited Annual Accounts. As stated earlier, the MBPT has stated that there is no expenditure incurred by port relating to captive berths.
 - (b). Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. The Inventory and Sundry Debtors is seen to be computed as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines. However, the Inventory value of ₹ 10.03 crores computed as per the norms is seen to be higher than the inventory value i.e. ₹ 9.07 crores as reflected in the Annual Accounts for the year 2017-18. Accordingly, the inventory for computation of working capital has been limited ₹ 9.07 crores as per Audited Annual Accounts 2017-18. The cash balance is seen to have been calculated by MBPT by taking into account the monthly cash expenses, excluding depreciation, but including the cash expenses of the Estate activity. Since the Estate activity has been excluded from the purview of the Tariff Policy, 2018, the cash balance is reworked to consider one month cash expenses excluding the expenses related to the Estate activity and Railway activity and arrived at ₹59.46 crores as against ₹97.50 crores arrived by MBPT.
 - (c). The total capital employed including the revised working capital works out to ₹1766.59 crores as against ₹1774.76 crores arrived by MBPT.
 - (d). Return on Capital Employed at 16% has been worked out on the revised Capital Employed worked out above at ₹ 282.65 crores which is considered in the ARR computation.
- (vii). The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2015-16 to 2017-18 at ₹ 1190.66 crores plus 16% Return on Capital Employed at ₹ 282.65 crores aggregating to ₹ 1473.31 crores as on 31 March 2018. Further, as per Clause 2.7. of Working Guidelines, the said ARR has been indexed @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year 2018-19 at 3.45%. The indexed ARR works out to ₹ 1524.14 crores for the year 2018-19, as against the indexed ARR worked out by MBPT at ₹1544.95 crores.
- (viii). The MBPT has added an amount to the tune of ₹193.33 crores to the indexed Annual Revenue Requirement (ARR) as worked out by it, being 1/3rd of wage revision Arrears and pension arrears amounting to ₹580.00 crores. Since the said expenditure is not seen to be reflected in the Audited Annual Accounts of 2015-16 to 2017-18, the said expenditure has not been considered by us. Thus, the revised ceiling indexed ARR works out to ₹ 1524.14 crores for the year 2018-19, as against the ceiling indexed ARR worked out by MBPT at ₹ 1738.29 crores.
- (ix). The detailed working of ARR calculation given by the port duly certified by Chartered Accountant is relied upon subject to the modification effected with regard to exclusion of Railway expenditure and

the adjustments relating to inventory and cash balance under the head of Working Capital as discussed above. A summary of the ceiling indexed ARR furnished by the MBPT and as considered by us is given below:

(Amount ₹ in lakhs)			
Sr. No.	Particulars	As estimated by the MBPT	As considered by us
1.	Average Expenses for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18	120,946.81	119,066.03
2.	Capital employed including net fixed asset, capital work-in- progress as on 31.03.2018 and working capital as per norms	177,476.31	176,658.85
3.	Return on capital employed @ 16%	28,396.21	28,265.42
4.	ARR as on 31 March 2018 (4=1+3)	154,495.35	147,331.45
5.	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (3.45%)		152,414.38
6.	Impact of the arrears of wage and pension revision	19,333.33	-NIL-
7.	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	173,828.68	152,414.38
8.	Revenue estimated by MBPT at the proposed Scale of Rates	148,512.24	148,512.24

- (x). (a). As per Clause 2.6 of the Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The actual income for the year 2017-18 has been taken as base by MBPT and thereafter the port has estimated revenue for the future by taking into account the proposed percentage of increase sought by it. As per Clause 2.5 of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the MBPT has considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2017-18, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR.
- (b). On scrutiny of revenue estimation in Form-3, it is seen that the existing tariff and proposed tariff for arriving of revenue at existing level of tariff and revenue at proposed level of tariff did not match with the existing SOR and the proposed SOR of MBPT in case of Container Tariff and Transshipment Container Tariff. On being pointed out, the port has stated that tariff for the General Container and Transshipment Container has been considered after deduction of applicable rebate of transportation charges when the users make their own arrangement as per section 5C(ii). The MBPT has also furnished a statement of Tariff considered for arriving at the revenue at existing level of tariff and revenue at proposed level of tariff. The position as brought out by the MBPT has been relied upon.
- (c). As brought out above, the traffic handled in the year 2017-18 has been taken as base by MBPT for drawing the SOR as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. While doing so, the impact of the subsequent amendments effected in the SOR of MBPT, by some tariff Orders passed by this Authority based on the proposals filed by MBPT in this regard, had not been captured by MBPT. At our request, the MBPT has furnished the modified revenue statement considering the impact of Revenue arising out of withdrawal of stevedoring charges at 35% of the charges applicable for cargo handled at Docks, for cargo handled at Inner Anchorage, revision of lighterage charges and water conveyance charges and Revision of charges prescribed towards Garbage Reception Facility, which had been carried out after the last general revision of SOR of MBPT.
- (d). As brought out earlier, the SOR of MBPT was last revised in 2016-17. Thereafter, due to achievement of performance standards relating to vessels, the MBPT appears to have indexed the Vessel Related Charges (VRC) by the applicable escalation factor during the years 2017-18 and 2018-19. The MBPT has sought an increase of 10% over the rates prevailing indexed rates in the year 2018-19. However, in the income estimation at proposed level of tariff in Form – 3, a 10% increase in vessel related income has been assessed over the vessel related income as of the year 2017-18. On being pointed out, the MBPT has furnished the revised vessel related income estimation at proposed level of tariff by considering a 10% increase over the income of 2018-19.
- (e). The actual cargo traffic reported to have been handled by MBPT in the year 2017-18 is 628.12 lakh tonnes. Considering the proposed increase of 10% in the cargo and container related charges including demurrage and stevedoring charges (except POL, LPG/ LNG, Edible oil &

Bulk Chemicals Wharfage), 20% increase in the wharfage charges of POL, LPG/LNG, Edible oil & Bulk Chemicals, 10% increase in the licence fees and 10% increase in the vessel related charges and the additional income due to rationalisation of Anchorage charges @ 40% of Berth Hire Charges and revision of charges for use of pipelines from Pir Pau Manifold to Sewree 'O' point/Hay Bunder/Indira Dock/ Naval Dock Yard based on the actual expenditure of 2017-18, the MBPT has arrived at the Revenue Estimation at the proposed level of tariff at ₹1485.12 crores.

- (xi). (a). With regard to the 10% increase in the licence fees, it is recalled that during the last general revision of tariff of MBPT in the year 2016, the MBPT had sought an increase of 70% in the License (Storage) Fees and Warehousing Charges, based on the cost position of MBPT and without adopting the methodology prescribed in the Land Policy Guidelines. For the reasons as brought out in the last general revision Order of MBPT, this Authority while approving the General Revision of Scale of Rates of MBPT in 2016 had granted an increase in the lease rentals as proposed by the port then on an adhoc basis and had advised the MBPT then to formulate and file a well analysed proposal following the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014 within 3 months from the date of notification of the said Order in the Gazette of India.
- (b). In this backdrop, the MBPT in its current proposal has proposed an 10% increase in Licence (Storage) Fees under the Section 3.3 of Chapter III of the SOR over the adhoc rates approved by this Authority in the year 2016.
- (c). On perusal of the LAC Report, it is seen that as per the Ready Reckoner of 2017-18, the lease rentals for open land works out to ₹ 485/- per sq.m per month, the lease rentals for office/ commercial on above floor works out to ₹ 978.50 per sq.m per month and the lease rentals for office/ commercial on ground floor works out to ₹ 1284.50 per sq.m per month. The MBPT has also stated that no transaction of land is involved. The lease rental as per the tender is reported to be at ₹ 155.23 per sq.m per month. The lease rental as arrived by the Valuer appointed by MBPT is ₹ 385/- per sq.m per month for open land.

Based on the above values, the LAC in its Report has observed that the lease rates as per the Valuation Report are 114% to 655% more than the rentals prescribed in the SOR of MBPT. The LAC has also observed that as per Ready Reckoner rates, the port can seek an increase upto 471% in the charges for open land and 1790% increase in the charges for the office/ commercial area. The LAC has also viewed that since the licence fee has already been revised upward by 70% in the year 2016, any further increase as stated above will not be sustainable by the trade. Further, the LAC is also of the view that since the port earns revenue mainly from the Vessel Related activities and Cargo Related activities, the activity of storage of EXIM cargo at Port should not be considered in isolation. The storage facility is being provided on a supplementary basis to the main objective of import/ export activities of the Port and Storage charges are being realized for the cargo being handled through the port from which the vessel and cargo related charges are realized. Thus, any substantial increase in the storage is viewed by the LAC to be detrimental to the cargo traffic, thereby adversely affecting the traffic and revenue from the cargo and vessel related activities. Considering that the allotment of area to the port users for transit storage of cargo is for limited period and since the adoption of the highest among the factors as stipulated in the land policy guidelines is aimed to be applied for allotting land for a longer period, the LAC has felt that it may not be worthwhile to apply the highest rate among the various factors to determine the rentals for storage of transit cargo.

Thus, the LAC in its Report has recommended continuing the rates as approved in the year 2016 for the period upto 31 March 2019. Further, given that the general revision of SOR of MBPT is due from 01 April 2019 onwards, the LAC has recommended the revision in the rentals along with the other rates as contained in its general SOR. In this connection, the Board of Trustees of MBPT has recommended an increase of 10% in the rentals. The additional revenue on account of increase in storage charges has been worked out by the MBPT at ₹ 29.88 crores and it has been captured by MBPT while estimating revenue at the proposed level of tariff.

Based on the justification furnished by the port and since the Land Policy Guidelines permit the LAC to not choose the highest rentals among all the factors, by recording reasons in writing and based on the recommendation of the Board of Trustees of MBPT and since there

is no pointed objection from any of the users with regard to proposed storage charges, this Authority is inclined to approve an increase of 10% in the rentals, as proposed by the port.

- (d). During the proceedings relating to the case in reference, considering that the fixation of Licence (storage) fees is based on the stipulations contained in the Land Policy Guidelines, the MBPT was requested to delink prescription of License (Storage) Fees and Warehousing Charges from its general revision proposal, and file a well analysed proposal following the stipulations contained in the Land Policy Guidelines. In this regard, the MBPT has stated that the Cargo Storage is one of the important core activities of the Ports facilitating smooth functioning of trade for the importers and exporters. Thus, the MBPT is of the view that the Cargo Storage activity relates to loading/ unloading cargo from the vessels and it is not directly related to Estate rentals. Therefore, the MBPT has made a request to not delink the said rates from the SOR of MBPT, but has instead, requested to change the nomenclature of 'License (Storage) Fees and Warehousing charges' in Chapter III, Section 3.3 and Chapter V, Section 5(E) to 'Storage Charges'.

Based on the justification furnished by the port, this Authority accedes to the request of MBPT to not delink storage charges from the General SOR and to change the nomenclature of License (Storage) Fees and Warehousing charges in Chapter III, Section 3.3 of MBPT SOR to Storage Charges and the nomenclature of License (Storage) fees on containers in Chapter V, Section 5(E) to Storage Charges on containers. It is relevant here to mention that the nomenclature of License (Storage) Fees for storage of general Cargo at Tuna Port [Deendayal Port Trust (DPT)] has been modified as Storage charges for general Cargo vide order number TAMP/20/2018-DPT dated 14 June 2019.

- (xii). Anchorage charges in respect of foreign/ coastal/ inland vessels, prescribed in the existing SOR in US cents and Indian Paisa are reported to be very meager. In the current general revision, the port has resolved to remove the unit of levy of Anchorage charges in Cent and Paisa and has proposed to prescribe anchorage charges @ 40% of Berth Hire Charges, on the ground that anchorage is akin to berth. Though, this would result prescription of anchorage charges in US \$ and INR and would lead to an increase of 876% in case of foreign going vessels and 1408% in case of coastal vessels, as compared to the existing anchorage charges, the port has left it to the wisdom of the port users to take a call on comparative cost advantages to the users to handle cargo at various other ports near Mumbai Port waters or at MBPT. The additional revenue on account of rationalization of anchorage charges has been worked out by the MBPT at ₹ 78.10 crores and it has been captured by MBPT while estimating revenue at the proposed level of tariff.

Based on the submissions made by the port and keeping in view the flexibility available to the port to determine the rates based on the market forces and commercial judgment of the port, this Authority is inclined to approve the Anchorage Charges at Section 2.15 as proposed by the Port.

- (xiii). The charges for the use of pipelines from Pir Pau Manfold to Sewree 'O' Point/ Hay Bunder/ Indira Dock/ Naval Dock yard of MBPT (Section 9.4) has been proposed to be increased by 199% with reference to existing tariff based on the actual expenditure incurred during the year 2017-18 for the facility. In this regard, the MBPT has furnished a detailed cost sheet to arrive at the per hour charge for use of use of pipelines from Pir Pau Manfold to Sewree 'O' Point / Hay Bunder/ Indira Dock/ Naval Dock yard of MBPT considering the various cost components viz. direct cost, depreciation, administrative cost, management overheads, in justification of the proposed increase. The additional revenue on account of charges for the use of pipelines has been worked out by the MBPT at ₹ 12.92 crores and it has been captured by MBPT while estimating revenue at the proposed level of tariff. Based on the cost details as furnished by the MBPT and since there is no pointed objection from any of the users on the proposed increase of charges for the use of pipelines from Pir Pau Manfold to Sewree 'O' Point / Hay Bunder / Indira Dock / Naval Dock yard of MBPT (Section 9.4), this Authority is inclined to approve the said charges as proposed by MBPT.
- (xiv). Thus, considering the proposed increase of 10% in the cargo and container related charges including demurrage and stevedoring charges (except POL, LPG/ LNG, Edible oil & Bulk Chemicals Wharfage), 20% increase in the wharfage charges of POL, LPG/ LNG, Edible oil & Bulk Chemicals, 10% increase in the licence (storage) fees and 10% increase in the vessel related charges and including the income of proposed Anchorage charges @ 40% of Berth Hire Charges and revised charges for use of pipelines from Pir Pau Manifold to Sewree 'O' point/Hay Bunder/Indira Dock/ Naval Dock Yard, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff has been worked out by MBPT at ₹ 1485.12 crores. As can be seen, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff at ₹ 1485.12 crores is lower than the Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹ 1524.14 crores, as calculated earlier, thereby leaving a gap of ₹ 39.02 crores, which has been left uncovered by the Port. In other

words, with the increase in tariff accorded, the income at the proposed level of tariff is not sufficient to meet the return of 16% on the capital employed which is ₹ 282.65 crores. The estimated return on Capital employed works out to 14.34%.

- (xv). Subject to above analysis, the computation of ARR, as modified by us is attached as **Annex**.
- (xvi). Considering the position that the increase in the cargo related charges including demurrage and stevedoring charges and the vessel related charges, as sought by the MBPT is well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement and based on the judgment of the Port, this Authority is inclined to grant an increase of 10% in the cargo and container related charges including demurrage and stevedoring charges (except POL, LPG/LNG, Edible oil & Bulk Chemicals Wharfage), 20% increase in the wharfage charges of POL, LPG/LNG, Edible oil & Bulk Chemicals, 10% increase in the licence (storage) fees, 10% increase in the vessel related charges, rationalisation of Anchorage charges and revision of charges for use of pipelines from Pir Pau Manifold to Sewree 'O' point/Hay Bunder/Indira Dock/ Naval Dock Yard.
- (xvii). During the proceedings relating to the case in reference as well as during the joint hearing, all the users/ user associations have raised serious concern about the condition of the infrastructure facilities, availability of Pilots and other operational issues encountered by stakeholders at the MBPT. Majority of the users have also objected to the increase in the rates proposed by the MBPT, considering the reported poor infrastructure of MBPT. The MBPT has submitted that development works are being taken to improve the infrastructure facilities viz., deepening and widening of Mumbai Harbour Channel and JN Port Channel, construction of second berth to handle liquid chemical/ specialized grades of POL at New Pir Pav Pier, deep drafted berth for catering to Suez Max Tankers with a capacity of 22 MMTA to handle crude oil, Upgradation of Indira Dock, setting up of Tank Farm on the reclaimed area at Jawahar Island, Automobile Hub, develop a world class integrated ship repair facility, concretization of Roads. The MBPT has also stated that they are in process of exploring the possibility of hiring additional 14 pilots to cope with the operational requirements. In this regard, the MBPT is advised to speed up the various infrastructure developments works to improve its infrastructure facilities and to well address the concerns of the users while rendering the port services. It is to be noted that the increase in the cargo related charges including demurrage and stevedoring charges and the vessel related charges, as sought by the MBPT, is well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement. Since the increase sought by the MBPT is within the purview of the stipulations of the Tariff Policy, 2018, the increase granted in the cargo and vessel related charges is inevitable. In this regard, it is relevant here to mention that as per clause 7.1. of the Tariff Policy 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are at ceiling levels. The MBPT may exercise the flexibility to charge lower rates by allowing rebates and discounts. Further, as per Clause 2.7. the Tariff Policy 2018, the MBPT is requested to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
- (xviii). In the existing Scale of Rates, the term 'Day' is defined as the period starting from 08.00 hours of a day and ending at 08.00 hours of the following day. The MBPT has now proposed to change the timings of the 'Day' from 7.30 hours of the day and the ending at 7.30 of the following day, taking into account the Shift timings of Docks working. The proposed modification is approved.
- (xix). The existing Scale of Rates defines 'Free Period' as the period during which cargo/ container shall be allowed storage free of demurrage charges and this period shall exclude Sunday(s), customs holidays and Port's non-working days. In the proposed SOR, the port has proposed to include 'Licence (storage) fees on containers' within the ambit of the definition of 'free period', on the ground that Licence (storage) fees is levied on containers beyond free period. Since the existing definition caters to allowing of free period for containers and also levy of storage/ demurrage charges thereafter, and since there does not appear to be any ambiguity, the existing definition of 'free period' shall continue to be prescribed.
- (xx). The MBPT has introduced a definition of 'Inland Vessels' in its proposed Scale of Rates. 'Inland Vessels' has been defined as Vessels / barges registered under Inland Vessel Act and which cannot ply outside Indian water limit and which do not fall under definition of offshore supply vessel. Simultaneously, the MBPT has proposed a change to the existing definition of 'Offshore Supply Vessel', so as to exclude Inland Vessels from the purview of the 'Offshore Supply Vessel'. The introduction of definition for Inland Vessel and the change proposed in the definition of Offshore Supply Vessel, clearly brings out a demarcation between the both the category of Vessels. It is presumed that the port has done its due diligence, while proposing introduction of definition for Inland Vessel and proposing change in the definition of Offshore Supply Vessel, so as to avoid any legal/ operational issues. Since the proposed introduction of definition for Inland Vessel and the change

proposed in the definition of Offshore Supply Vessel is reported to be for better clarity, the same is approved.

- (xxi). The port has introduced a new definition 'Mafi' in its proposed SOR. "Mafi" is proposed to be defined to mean a mobile loading platform for loading a large item, facilitating transport by Ro-Ro vessels, and treated on par with Containers. The definition of 'Mafi' is not prescribed in the SOR of any of the Major Port Trusts. It may not be incorrect to presume that the port would have done its due diligence, while proposing introduction of the said definition, so as to avoid any legal/ operational issues. Since the introduction of the said definition is reported to give better clarity, this Authority approves the introduction of the definition of "Mafi" as proposed by MBPT.
- (xxii). The port has introduced a new definition 'Outsting Priority' in its proposed SOR. When a working vessel at berth is removed (ousted) from the berth and shifted to stream/ other berth for accommodating another cargo/ cruise vessel, such movement is proposed to be treated as "ousting priority" berthing. The definition as proposed by the MBPT is seen to be in order. Since the introduction of the definition of 'Outsting Priority' is reported to have been proposed for having clarity, the said definition as proposed by the MBPT is approved.
- (xxiii). The MBPT has introduced the definition of 'Ship stores, so as to mean Inventory carried on board of a ship to meet its daily requirements such as food, water, cleaning supplies, medical supplies, safety supplies, spare parts etc. Considering that the said definition is proposed to be introduced for better clarity, this Authority approves the introduction of the definition of 'Ship stores' as proposed by MBPT.
- (xxiv). Section 2.1 (B) of the SOR of MBPT prescribes composite pilotage and towage charges for Miscellaneous vessels viz., Off Shore Supply Vessels, Survey vessels and specific support vessels, floating cranes, rig vessels, dredgers, vessels under construction, telegraph vessels, Tugs boats, Passenger boats, Fishing trawlers, Self-propelled Barges, dumb barges, lash barges, pleasure yacht, country crafts, crew boats, etc. The MBPT has proposed a note to the effect that composite pilotage and towage charges for the above referred vessels shall be levied at minimum of 1000 GRT in order to recover the fixed cost involved in the activity. The MBPT has not established how fixing the minimum level of 1000 GRT will enable the port to recover its fixed costs. The additional income arising to the port on account of fixing a minimum level for levy of composite pilotage and towage is not seen to have been captured by the port. Hence, the introduction of the proposed note is not acceded to.
- (xxv). The General notes to Section 2.1 and 2.2 at sl. No. (1), lists down the various instances, where shifting of the vessels would be considered as shifting for port convenience. The MBPT has proposed to introduce a new note (x) to the said Section to the effect that whenever vessels shifting occurs due to failure of Port mechanism such as lock gate not working, tug not working, pilot not available or if berth not available, such shifting shall be treated for port convenience. The proposed note is reported to have been introduced, as at present, no conditions are prescribed for shifting of vessels due to failure of Port Mechanism. The Proposed note appears to be reasonable and would give relief to the users. Therefore, this Authority is inclined to approve the said note.
- (xxvi). The examination fee prescribed at Section 2.11 (I) has been proposed to be increased from ₹ 217.17 to ₹ 1000/-. Likewise, Licence fee/ renewal fee/ issue of duplicate licence fee prescribed at Section 2.11 (I) has been proposed to be increased from ₹ 43.47 to ₹ 500/-. Also, the charges towards penalty for delayed renewal of licence prescribed at Section 2.11 (III) is also proposed to be increased from ₹ 580/- to ₹ 1000/- per licence (if renewal is beyond 30 days and upto 60 days), from ₹ 1161/- to ₹ 2000/- per licence (if renewal is beyond 60 days and upto 120 days) and from ₹ 1741/- to ₹ 3000/- per licence (if renewal is beyond 120 days). Further, the charges for permission for harbor cruise party is proposed to be increased from ₹ 1161/- to ₹ 5000/- per cruise. The services as listed above are not in the normal course of MBPT's day to day port operations. Considering a revenue gap of ₹ 39.02 crores, as brought out earlier, it is presumed that any additional revenue earned on this account may get subsumed in the revenue gap. In view of the above position and considering that the proposal of MBPT has the approval of its Board of Trustees and since none of users have objected to the said increases, this Authority is inclined to approve the charges for the various licence fees as listed above, as proposed by the port.
- (xxvii). In Section 2.11 (II), which prescribes licence fees for water conveyance for various Harbour crafts, the port has proposed to introduce licence fees for Ro-Pax vessels at sl no. 1, on the ground that Ro-Pax Services are proposed to be commenced. The judgment of the port in this regard is relied upon.

Further, the existing licence fees as prescribed for Catamarans and Hovercraft at sl no. 1 is proposed to be increased from ₹ 46.26 to ₹ 76.33 per GRT per month and the licence fees for speed boats is proposed to be increased from ₹ 46.26 to ₹ 101.77 per GRT per month. The port has also introduced licence fees for Pleasure Yachts upto 10 GRT and Pleasure Yachts of more than 10 GRT at ₹ 107.77

per GRT per month and ₹231.30 per GRT per month respectively, as the instance of the Board of Trustees.

The Port has not quantified the revenue impact arising out of the above referred proposed changes. Considering a revenue gap of ₹39.02 crores, as brought out earlier, it is presumed that additional revenue earned on this account may get subsumed in the revenue gap. In view of the above position and considering that the proposal of MBPT has the approval of its Board of Trustees and since none of users have objected to the said increases, this Authority is inclined to approve the licence fees for Catamarans and Hovercraft, as proposed by the port.

(xxviii). The Note 4A at Section 2.16 of the existing SOR of MBPT, prescribes that 32% of the Port Dues shall be levied incase of a vessel which enters the Port but does not discharge or take in any cargo or passenger (with the exception of such unshipment and re-shipment of cargoes as may be necessary for purpose of repairs). Considering that Section 50B of the Major Ports Trust Act, 1963, (MPT Act) stipulates that when a vessel enters a port but does not discharge or take in any cargo or passengers therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purposes of repair), she shall be charged with a port-due at a rate to be determined by this Authority and not exceeding half the rate with which she would otherwise be chargeable, the MBPT has proposed to increase the levy of Port Dues on the above referred vessels from the existing 32% to 50%. Since the prescription proposed by the port is in line with the stipulation contained in the MPT Act, the proposed change is approved.

(xxix). The Port at note no. 4 to Section 2.17 has proposed to modify the unit of levy of berth hire charges in respect of boat, country craft, dredgers, tugs and passenger boats of less than 1000 GRT, pleasure yacht and lash barge entering the Docks, from the existing 'per hour or part thereof' to 'per hour or part thereof per GRT or part thereof', in addition to the general increase of 10% sought across all vessel related charges. The change in the unit of levy has been proposed by the port on the ground that the existing charges are very meagre and that the proposed changes would enhance the rates at par with other Major Ports, where the rates are prescribed on per GRT per hour basis. The MBPT has not established how the proposed change in the unit of levy would enhance the rates at par with other Major Ports. The additional income arising to the port on account of the proposed change in the unit of levy also is not seen to have been captured by the port. Hence, the introduction of the proposed note is not acceded to.

The port is advised to come up with a separate proposal for change of unit rate for levy of berth hire charges for boat, country craft, dredgers, tugs and passenger boats of less than 1000 GRT, pleasure yacht and a lash barge entering the Docks, giving justification and revenue impact thereon.

(xxx). As per the existing description given with regard to levey of Cargo related charges, the charges were leviable on all traffic dealt within the relevant areas specified in Appendix 'G' to the MBPT Dock Bye-Laws. On the ground that the MBPT bye-laws is being replaced by MBPT Regulations, the port has proposed that the charges will be leviable on all traffic dealt within the Docks and Custom notified areas outside docks. The proposed change is approved.

(xxxi). Under the Wharfage schedule, the port has introduced a note to the effect that 50% of the normal wharfage will be applicable on the cargo handled overside, on the ground that port is handling large amount of project cargo through overside discharging and loading, for which charge needs to be prescribed in the SOR of MBPT. Considering that the overside discharge/ shipment of cargo from/into a vessel working at berth would happen without passing through the quay at the berth, prescription of a lower wharfage rate for overside cargo handling is appropriate. The proposal of the port in this regard is approved.

(xxxii). Uncleared goods when sold by the MBPT under section 61 or 62 of the Major Port Trust Act, 1963, were allowed a free period of 15 days from the date of confirmation of sale by MBPT as prescribed at Section 3.1 (C). In this regard, the port has stated that Mumbai based bidders complete the formalities and take delivery within the stipulated free period. However, bidders having base other than Mumbai are generally unable to complete the formalities and take delivery. In such cases, the bidders are reported to be reluctant to take delivery as they have to pay demurrage after the expiry of free days which acts as a deterrent. Thus, in order to retain the existing bidders and to attract more bidders for participating in e-tender-cum-e-auction and also for ensuring evacuation of cargoes sold in sale, the port has proposed to allow a free period of 15 working days following the date of receipt of printout of Customs Out of Charge and where Customs Out of Charge is not involved, free period of 15 working days will be allowed following the date of Delivery Order. Based on the judgment of the port and since the proposed provision would be user friendly, the proposed modification is approved.

(xxxiii). The charges and conditionalities governing the use of floating cranes prescribed at Section 4A have been deleted by the Port on the ground that the existing sole floating crane available with MBPT has been decommissioned and the port does not have any other floating cranes. Similarly, the port does not have any Tower type cranes, Platform truck and Forklift of 16 Tonnes. Therefore, the port has proposed for deletion of charges prescribed in the existing SOR relating to the use of the above said equipment. The proposed deletion is accepted.

(xxxiv) The MBPT has reported that for simplification of the schedule of passenger fees prescribed at Section 8.1, it has proposed to rationalize the said charges by merging the two different charges i.e. Section 8.1 (i) - ₹ 10.70 per passenger for Peak hour service (9.00 a.m. to 11.30 a.m. and 5.00 p.m. to 8.00 p.m.) and Section 8.1 (ii) - ₹5.14 per passenger for Non-Peak hour service as in existing SOR and proposed single charge (₹11.77 per passenger) at the level of 10% increase over the existing tariff (₹ 10.70 per passenger) in the proposed SOR. The MBPT has also proposed for deletion of a note at 8.1 (iii) of the existing SOR which stipulated that the charges to be worked out at 30% of passenger capacity in respect of the routes served between Gateway of India and Mandwa and at 60% of passenger capacity in respect of all other routes, instead it has proposed to levy the passengers charges at 50% on the all the routes. In addition to be above, the MBPT has proposed to levy Security Fee at the rate of ₹5 per passenger on all routes.

The MBPT is not seen to have factored the impact of revenue on account the proposed modifications while estimating the revenue at proposed SOR. Nevertheless, the revenue to be generated on passenger fee may not be very substantial and it is likely that additional revenue earned on this account may get subsumed in the revenue gap ₹ 39.02 crores, as brought out earlier. As such, this Authority is inclined to approve the modifications in the Schedule 8.1 "Passenger Fee" as proposed by the MBPT.

(xxxv). In view of the likely commencement of Ro-Pax Service at MBPT, the MBPT has introduced vehicle fees at the ₹40/- per vehicle. The port has also prescribed that the charges to be worked out at 60% of the capacity declared as per certificate of registration in respect of all the routes where vehicles are transported within inland waters.

The MBPT is not seen to have factored the impact of revenue on account of the proposed modifications while estimating the revenue at proposed SOR. Nevertheless, the revenue to be generated on passenger fee may not be very substantial and it is likely that any additional revenue earned on this account may get subsumed in the revenue gap ₹ 39.02 crores, as brought out earlier. The proposed provision is, therefore, approved.

(xxxvi). The port has introduced charges for issue of daily permits in respect of Mobile Cranes, Forklifts and Container handling Equipment, on the ground that charges are prescribed for issue of only for quarterly or duplicate permits in the existing SOR. Likewise, the port has introduced charges for issue of daily/quarterly permits for LMVs, Buses, taxis and motorcycles, on the ground that no rates are available in this regard. The port has also proposed charges for issue of quarterly permit to persons. The MBPT is not seen to have factored the impact of revenue on account of the proposed modifications while estimating the revenue at proposed SOR. Nevertheless, the revenue to be generated on issue of permits may not be substantial and it is likely that additional revenue earned on this account may get subsumed in the revenue gap ₹ 39.02 crores, as brought out earlier. As such, this Authority is inclined to approve the modifications in the Schedule 8.1 "Passenger Fee" as proposed by the MBPT.

(xxxvii). A new clause relating to Parking charges for usage of open area for parking of cargo/container handling equipment like Mobile Cranes, Forklifts, Reach Stackers, JCBs, etc. inside the Dock area has been introduced by MBPT at Section 9.7. However, the MBPT is not seen to have factored the impact of revenue on account of the proposed clause while estimating the revenue at proposed SOR. Nevertheless, the revenue to be generated on introduction of the proposed provision may not be substantial and it is likely that any additional revenue earned on this account may get subsumed in the revenue gap ₹ 39.02 crores, as brought out earlier. The proposed provision is, therefore, approved.

(xxxviii). As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The MBPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of overall average ship berth day output in tonnes / day. The MBPT has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels. The Performance Standards as proposed by MBPT is given below:

Sl. No.	Performance standards	Proposed Performance Standards
(1).	Cargo Related	
	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	10000
(2)	Vessel Related	
(a)	Average turnaround time of Vessels (in days)	2.50
(b)	Average Pre-berthing time of Vessels (in days)	0.15

The Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups as proposed by the MBPT at 10000 tonnes is seen to be lower than the actuals achieved by the port during the last year i.e. 2018-19. The reason for proposing a lower ship day output has been attributed by MBPT due to continuous reduction of fast moving cargo such as Iron & Steel and increase in the slow moving cargo i.e. Project Cargo. Nevertheless, the ship day output as proposed by the port is seen to be higher as compared to the average of the past four years, as per the figures furnished by the MBPT.

With respect to average TRT and average pre berthing detention, it is seen to be higher as compared to the actuals for the past four years. In this regard, the port has stated that in the past, the deep drafted vessels were handled at BPX/ BPS/ three Harbour Wall Berths at MBPT. However, since the BPX berth is being developed as International Cruise Terminal, leading to detention of deep drafted vessels resulting in increase in average Pre-berthing time of Vessels and average Turn Round Time (TRT) of Vessels.

The Tariff Policy, 2018 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. It is noteworthy that the performance standards as proposed by the port are an improvement over the performance standards approved during the last general revision of SOR of MBPT. Thus, based on the submissions made by the MBPT, the Performance standards as proposed by the port are prescribed along with SOR.

(xxxix) As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2018, the SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy 2018 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant here to state that in the instant case indexation for the year 2018-19 is already considered in the ARR computation and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will thus be applicable from 1 May 2020 subject to increase in inflation index and achievement of Performance Standards in the year 2019-20. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 May 2020 subject to increase in inflation index announced by this Authority and the MBPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2018 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by this Authority. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year. The SOR indexed by the MBPT shall be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

(xL) The existing SOR of the MBPT had a validity upto 31 March 2019. However, the Authority has permitted all the eleven Major Port Trusts to levy the tariff as per the existing approved SOR from the 1 April 2019 to 30 September 2019 or till the effective date of implementation of the revised SOR notified by this Authority, whichever is earlier. As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR

notified shall remain valid for a period of 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

- (xLi). As per clause 7.1. of the Tariff Policy 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The port may, if so desire, charge lower rates. The MBPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (xLii). Further, as per Clause 2.7. of the Tariff Policy 2018, it is for the MBPT to ensure that as a result of revision in the SOR, there will not be any loss of traffic to the port.
- (xLiii). If there is any error apparent on the face of record considered, the MBPT may approach this Authority for review of the tariff fixed and the conditionalities prescribed within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
- (xLiv). The modifications proposed by MBPT in the conditionalities governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification/ clarification furnished by MBPT. The MBPT may also, for any justifiable reasons, approach this Authority for amending any of the conditionalities approved, even before the expiry of the tariff validity period.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the MBPT which have been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 24 July 2019 and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.2. The MBPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of overall average ship berth day output in tonnes / day. The MBPT has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels.

12.3. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy 2018. If MBPT does not fulfil the Performance Standard, no indexation is eligible for the next year.

12.4. As per Clause 6 of the Tariff Policy 2018, the MBPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports are to be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time.

12.5. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall host all the information received by it from MBPT under clause 6 of the Tariff Policy, 2018 on its website. However, this Authority shall consider a request from MBPT about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. TAMP's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member Finance
[ADVT.-III/4/Ext/210/19]

Annex

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018 (As modified by TAMP)					
Rs. in lakhs					
Sl. No.	Description	FY1 (2015-2016)	FY2 (2016-2017)	FY3 (2017-2018)	Total (3 years)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)				
(i).	Operating expenses (including depreciation)	79,404.00	80,340.00	85,351.00	245,095.00
(ii).	Management & General Overheads	28,165.00	30,827.00	37,241.00	96,233.00
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	102,859.00	82,220.00	86,287.00	271,366.00
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)	210,428.00	193,387.00	208,879.00	612,694.00

(2.1).	Less Adjustments:				
(i).	Estate related expenses				
	(a). Operating expenses (including depreciation)	7,924.00	7,678.00	8,790.00	24,392.00
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	2,291.02	2,328.43	3,172.46	7,791.90
	(c). Allocated FME	2,290.30	1,854.08	1,930.05	6,074.43
	Subtotal 2.1 (i)=[(a)+(b)+(c)]	12,505.32	11,860.51	13,892.51	38,258.33
(ii).	Railway Related Expenses	2,382.00	2,509.00	2,289.00	7,180.00
(iii).	Interest on loans	-	-	-	
(iv).	2/3th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)				
	(a). Arrears of wages	1,131.33	1,102.67	1,562.00	3,796.00
	(b).SVRS Compensation	4,858.00	4,862.00	4,955.33	14,675.33
	Subtotal 2.1 (iii) = [(a)+(b)]	5,989.33	5,964.67	6,517.33	18,471.33
(v).	2/3th of the Contribution to the Pension Fund & Gratuity Fund	60,933.33	47,300.00	47,166.67	155,400.00
(vi).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	10,295.00	12,661.50	18,100.75	41,057.25
(vii).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.				
	(a). Operating Expenses				
	(b). Depreciation				
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads				
	(d). Allocated FME				
	Subtotal 2.1 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	-	-	-	
	Total of 2.1. = 2.1 (i)+2.1 (ii)+2.1 (iii)+2.1 (iv)+2.1 (v)+ 2.1 (vi)+2.1 (vii)	92,104.98	80,295.68	87,966.26	260,366.92
(2.2).	Add : Excess of Expenditure over Income in Railway activity	1,370.00	1,867.00	1,634.00	4,871.00
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1 - 2.1 + 2.2)	119,693.02	114,958.32	122,546.74	357,198.08
(4).	Average Expenses of SI. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3				119,066.03
(5).	Capital Employed				
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)				69040.00

	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			93066.00
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			919.37
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.			
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2015.			
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory			907.00
	(b). Sundry Debtors			5,529.13
	(c). Cash			9,036.08
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			15,472.21
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			176,658.85
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)			28265.42
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]			147,331.44
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45%			152,414.38
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			152,414.38
(10).	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl No. 10 above			148,512.24